Reactienota Omgevingsvisie Overvecht

Overvecht Omgevingsvisie 2040
november 2024

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van
Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet
www.utrecht.nl

Rapportage
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

1.1	Doel reactienota	4
1.2	Opbouw reactienota	4
1.3	Inspraak en participatieproces	4
1.4	Reacties	4
1.5	Overzicht van de belangrijkste onderwerpen in de reacties	5
1.6	Wijze van beoordelen van de reacties	5
1.7	Belangrijkste punten die zijn aangepast	5
1.8	Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard	6

2.1	Algemene verantwoording	8
2.2	Centrale as	9
2.3	Groenberekening	10
2.4	Mobiliteit	10
2.5	Verdichting	13
2.6	Voorzieningen	16
2.7	Participatie	17
2.8	PlanMER	18
2.9	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040	19

3.1	Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040	24
3.2	Verdieping Omgevingsvisie Overvecht 2040	35
3.3	PlanMER	42

Bijlagen

1	Reactienota Zienswijzen en antwoorden	43
2	Zienswijze 466 op concept Omgevingsvisie Overvecht	1.177
2b	Zienswijze 466 op PlanMER	1.298

1. inleiding

1.1 Doel reactienota

Tussen 8 april tot 20 mei 2024 konden mensen reageren op de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht, en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER). Inspraak is niet alleen wettelijk verplicht, het is ook essentieel voor de gemeenteraad. Het helpt ons om alle stemmen te horen en een weloverwogen beslissing te nemen. Door deze input kunnen we de plannen beter maken.
In deze reactienota vindt u de reacties van bewoners, vastgoed-eigenaren, ondernemers en andere belanghebbenden, plus onze antwoorden daarop.

1.2 Opbouw reactienota

In het volgende gedeelte van hoofdstuk 1 krijgt u een beknopte uitleg over het participatieproces, de belangrijkste thema's uit de reacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de plannen. In hoofdstuk 2 beginnen we met een overzicht van de belangrijkste aanpassingen die we hebben gedaan op basis van de zienswijzen. We geven een thematische samenvatting van de verschillende onderwerpen die aan bod zijn gekomen en lichten op hoofdlijnen toe hoe we hierop hebben gereageerd. Ook bespreken we of deze reacties hebben geleid tot aanvullingen op het planMER of verbeteringen of wijzigingen in de omgevingsvisie.

Hoofdstuk 3 biedt een samenvatting van de veranderingen in de omgevingsvisie, zowel als gevolg van de zienswijzen als van ambtelijke aanpassingen, en ook de aanvullingen op het planMER. In bijlage 1 van deze reactienota vindt u een overzicht van alle reacties en onze antwoorden in een tabel.

1.3 Inspraak en participatieproces

De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht en het plan-MER waren zowel online te vinden op de website van de gemeente Utrecht als fysiek beschikbaar in het stadskantoor en het wijkbureau Overvecht. Op 22, 23 en 25 april organiseerden we inloopbijeenkomsten in de wijk. Hier konden mensen meer horen over de ontwerp-omgevingsvisie. Het was ook een mogelijk om in gesprek te gaan met de mensen die de plannen hebben gemaakt. En er was een mogelijkheid om een reactie (zienswijze) achter te laten. Voorafgaand aan deze inspraakperiode heeft de gemeente een uitgebreid participatietraject gehouden. Meer hierover is te lezen in het participatieverslag '101 waarden van Overvecht'.

1.4 Reacties

Er zijn in totaal 622 reacties ingediend. Het gaat om de reacties van bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren (zoals de woning-bouwcorporaties) gebruikers, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit Overvecht en aangrenzende wijken. Daarnaast hebben het Hoogheemraadschap HDSR en Waternet (de betrokken waterschappen) een reactie ingediend. Met betrekking tot het MER is de commissie m.e.r. om advies gevraagd. Het volledige advies van de commissie MER van 17 juli 2024 is op de website van de commissie te vinden.

1.5 Overzicht van de belangrijkste onderwerpen in de reacties

De belangrijkste onderwerpen die in de reacties aan bod komen, zijn:

Principe centrale as

Groen

- Groenberekening

Mobiliteit (Verkeer en bereikbaarheid)

- Knips en autobereikbaarheid
- HOV bij Park de Watertoren
- Verbindingen over NRU en Vecht en onder het spoor

Verdichting (bijbouwen en functies)

- Aanvulling kleuren en regels gebieden
- Programmaverdeling per gebied
- Hoogbouw
- Verduidelijking regels
- Buurtkaarten
- Nut en noodzaak centrale as

Voorzieningen

- Sportvoorzieningen en volkstuincomplex ‘Ons Genot’
- Manege ‘t Hoogt

Participatie

Algemeen

- PlanMER

1.6 Wijze van beoordelen van de reacties

Een reactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een reactie of de reactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke reactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie of het planMER aangepast kan of moet worden. Doel is dat de reacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de verdere ontwikkeling van Overvecht. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 2 (samenvatting) en 3 (overzicht van alle wijzigingen). Als een reactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

Omdat er zo veel reacties zijn ontvangen, is het niet altijd mogelijk iedereen een op maat gemaakt antwoord te geven. Voor veel voorkomende onderwerpen zijn daarom standaard antwoorden gemaakt.

1.7 Belangrijkste punten die zijn aangepast

Naar aanleiding van de reacties heeft de gemeente de omgevingsvisie Overvecht en het planMER op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. Het gaat onder meer om de volgende punten:

- De ‘Centrale as’ (Carnegiedreef – Zamenhofdreef) krijgt een prominentere plek in de omgevingsvisie.
- In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei en behoud’ wordt een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht. Het stationsgebied en Overvecht Centrum blijven rood als belangrijke nieuwe ontwikkelgebieden. De overige rode gebieden krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam “Centrale as”.
- Per kleur gebiedstype wordt duidelijk aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop.

- De regels per kleur gebiedstype over hoogbouw, bouwhoogte, groen, parkeren en woningmix worden verduidelijkt.
- Kansrijke eerste locaties zijn opgenomen in de buurtkaarten en een kader met de status van de omgevingsvisie is toegevoegd.
- 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.
- Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren komt anders te liggen.
- In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
- De groenberekening is aangepast.
- De tekst met betrekking tot volkstuincomplex 'Ons Genot' wordt aangepast waarbij Ons Genot niet meer specifiek is aangewezen als zoeklocatie voor sport.
- Aan het planMER is een aanvulling toegevoegd.

1.8 Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt vastgesteld door de raad. Het college van burgemeester en wethouders stelt de uitwerking van de beleidsnota in deel 2: Verdieping vast.

De ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040 deel A en B lagen ter visie en hierop hebben belanghebbenden kunnen reageren. Deze documenten voldeden nog niet aan de Beleidsnota zoals bedoeld binnen de Utrechtse Standaard voor Beleidscyclus. De afgelopen periode is gewerkt aan een product dat voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een beleidsnota, en tevens aan een document dat ook herkenbaar is vanuit de inspraakperiode. Dat heeft geresulteerd in twee documenten:

- Een beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 met daarin de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van Overvecht tot 2040, vast te stellen door de gemeenteraad. Dit is het aangepaste deel A van het ontwerp, conform de Utrechtse Standaard aangevuld met opgave, doelstellingen, risico's en monitoringsafspraken. Ook is de verbinding gelegd met de programmabegroting.
- En een uitwerking binnen de kaders uit de beleidsnota in de vorm van verdieping (deel 2) die vastgesteld worden door het College (onder voorbehoud van vaststelling door de raad van de Beleidsnota). Dit is het aangepaste deel B van het ontwerp.

Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Ruimtelijke ordening en grondzaken. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat

informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen

De omgevingsvisie Overvecht is het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw) plannen in Overvecht die niet meer binnen het vigerende bestemmingsplan passen. Deze omgevingsvisie is het kader voor de uitwerking van deze (bouw)plannen. Om de (bouw)plannen mogelijk te maken is ook een juridisch planologische uitwerking nodig in de vorm van een wijziging van het omgevingsplan Utrecht (voor 1 januari 2023 bestemmingsplan). Dit kan voor een groter gebied, meerdere kleinere gebieden of concrete projectlocaties. Op elk van de deelplannen is nog inspraak mogelijk. We volgen hierbij het Utrechts Planproces.

2. Samenvatting reacties en aanpassingen

In de reacties komt een aantal onderwerpen vaker voor waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat dit aangepast of aangescherpt moeten worden in de omgevingsvisie. Dit hoofdstuk start met een algemene verantwoording. Daarna volgt een samenvatting van zienswijzen die vaker terugkomen.
In bijlage 1 is staat een antwoord bij elke reactie (zie 2-kolommenstuk in bijlage 1). Per thema staat een samenvatting van de reactie, het antwoord en is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassingen in de omgevingsvisie.

2.1 Algemene verantwoording

Bij de start van het traject van de omgevingsvisie Overvecht begin 2023 zeiden we: “Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s, zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.”
Het afgelopen jaar hebben we deze spanning tijdens de totstandkoming van de omgevingsvisie duidelijk ervaren. In de vele gesprekken met bewoners, eigenaren en professionals werd zowel duidelijk waar we elkaar vinden als waar de meningen uiteenlopen.

Overvecht is een wijk waar veel bewoners met trots wonen. Maar ook een wijk die aandacht nodig heeft. Een wijk waar bewoners de meeste verkeersonveiligheid ervaren bijvoorbeeld. Overvecht heeft verbetering nodig. Als we niet ingrijpen, dreigt Overvecht Centrum verder te verwaarlozen en blijft verkeersonveiligheid een van de grootste klachten in de wijk. Daarover zijn we het eens. Maar hoe we de wijk willen verbeteren, daarover lopen de meningen uiteen. Onze taak is om al die verschillende standpunten af te wegen en een heldere koers te bepalen. Dat is waar de omgevingsvisie voor staat.

We zijn ervan overtuigd dat de toevoeging van woningen kan bijdragen aan een betere wijk, maar alleen als we een balans vinden tussen kwaliteit en kwantiteit. We bouwen voor zowel de oudere Overvechter die graag in de wijk wil blijven, als voor de jongeren die staan te springen om zelfstandig te wonen, en geen woning kunnen vinden. Wat ons opviel in de gesprekken, is dat we de oudere bewoners goed in beeld hebben, terwijl de jongere generatie nauwelijks is gehoord. Maar ook zij verdienen een stem. Met een gevarieerd woningaanbod willen we niet alleen kansen bieden aan huidige bewoners om door te stromen, maar ook inspelen op de woningbehoefte vanuit de stad. Ook de stem van de woningzoekenden is niet altijd direct gehoord in het participatieproces. We hebben deze zelf wel laten meewegen in deze omgevingsvisie.
We geloven sterk in de kracht van buurten en gemeenschappen. In Overvecht zien we daar al veel mooie voorbeelden van, zoals de Experimentele flats en Overhoop. Dat willen we versterken door bijvoorbeeld meer ontmoetingsplekken te creëren, zowel binnen als buiten de nieuwe bebouwing.

Ook op het gebied van verkeersveiligheid moeten we duidelijke keuzes maken. Auto's die te hard rijden, beperken de vrijheid van kinderen om zelfstandig buiten te spelen en van ouderen om zich veilig door de wijk te verplaatsen. Tegelijkertijd ervaren veel bewoners de verkeersingrepen, zoals de 'knips', als een inperking van hun keuzevrijheid. We begrijpen dat iedere oplossing nadelen kent, maar denken dat de voordelen voor de veiligheid zwaarder wegen. Om de aanpassingen zo soepel mogelijk door te voeren, kiezen we voor een gefaseerde aanpak: eerst richten we de buurten opnieuw in, daarna komt de aanleg van de HOV-baan en bekijken we of extra maatregelen nodig zijn om het doorgaande verkeer tussen de buurten te beperken.

Tijdens het proces merkten we ook dat sommige bewoners geschrokken zijn van de manier waarop bepaalde gebieden in de omgevingsvisie zijn ingekleurd. Er ontstond onrust over mogelijke sloop van woningen. Die spanning begrijpen we, en we hebben benadrukt dat deze visie niet bedoeld is als basis voor sloop-plannen. Voor dergelijke ingrijpende maatregelen is altijd de mede-werking van eigenaren en huurders nodig. Bovendien kan het bouwen van woningen ook door een gebouw naast bestaande woningen te zetten, bijvoorbeeld op een gebied dat nu een parkeer-terrein is. Of door woningen op een flat te bouwen. Optoppen noemen we dit.

We hebben veel tijd en energie gestoken in een zorgvuldig en uit-gebreid participatieproces. Daarbij hebben we veel mensen bereikt, en ook velen niet. We hebben geluisterd, maar dat betekent niet dat we aan alle opmerkingen gehoor konden geven. Uiteindelijk moeten we keuzes maken die in het belang van de wijk en de stad zijn, ook al sluiten die soms niet aan bij de wensen van sommige bewoners.

Het is duidelijk dat Overvecht een wijk is met veel verschillende meningen. Soms kunnen we een rode draad vinden in de zienswijzen, maar vaak ook staan ze lijnrecht tegenover elkaar. We kunnen daarom niet aan alle wensen tegemoetkomen, omdat belangen verschillend zijn afgewogen. De keuzes die we maken in de omgevingsvisie helpen ons de komende jaren richting te geven aan de projecten en initiatieven om de wijk te verbeteren.

2.2 Centrale as

Reacties

Op basis van de zienswijzen hebben we geconcludeerd dat het concept van de 'centrale as' (Carnegiedreef – Zamenhofdreef) onvoldoende hebben uitgelegd.

Antwoord

De as is een belangrijke drager van veel ambities uit de omgevingsvisie (wijkverbetering, verbinding, mobiliteit, groen, programma) en een belangrijke pijler voor keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt (gebundelde verdichting langs de centrale as).

Aanpassing

De centrale as krijgt een prominentere plek in de omgevingsvisie.

2.3 Groenberekening

Reacties

Indieners van zienswijzen vragen zich af of de kwantitatieve doelstelling voor groen, het toevoegen van 80 ha groen, haalbaar is.

Antwoord

In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een flinke toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen.

Aanpassing

De groenberekening is aangepast. In de omgevingsvisie wordt 57 hectare groen toegevoegd.

2.4 Mobiliteit

2.4.1 Knips en autobereikbaarheid

Reacties

Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Antwoord

De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt.

Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 2040 heeft Utrecht gekozen voor ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Voor mobiliteit betekent dit dat we in Utrecht voorrang geven aan gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerwijzen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo zorgen we voor minder geluidsoverlast, uitstoot, drukte en ongelukken en meer ruimte voor andere functies en ruimtelijke kwaliteit (zoals groen en verblijven). De omgevingsvisie Overvecht bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren.

Overvecht kent nu al problemen zoals verkeersonveiligheid en verkeersdrukte. Zonder maatregelen gericht op een mobiliteitstransitie zullen, mede door de groei van Overvecht en de stad, deze problemen nog groter worden. Ook daarom zetten we in op de mobiliteitstransitie en bevorderen we lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is.

Om te werken aan de mobiliteitstransitie, en tegelijk tegemoet te komen aan de reacties over de knips en autobereikbaarheid hebben we de strategie en de precieze maatregelen in de omgevingsvisie aangepast:

Herinrichten van de buurten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. Lopen en fietsen wordt juist aantrekkelijker.

Centrale as grotendeels autovrij
De centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel, betrouwbaar en herkenbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en fietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal fietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht- Noord) en Park de Watertoren (Overvecht-Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden. De Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden straks autovrij. Bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer ten gunste van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Zo krijgen gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen een prominente plek in Overvecht.

Minder autoverkeer door de buurten
Om lopen, fietsen, spelen en verblijven aantrekkelijk te maken willen we dat het in de buurten niet te druk is/wordt met autoverkeer. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Locatie en type aanvullende maatregelen worden op basis van de monitoring verder uitgewerkt. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Aanpassingen
We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.

Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto's in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt.

2.4.2 HOV door Park de Watertoren

Reacties

De HOV-baan is 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.

Antwoord

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. 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.

Aanpassing

Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren komt anders te liggen. De HOV-baan ligt op afstand van de La Bohémedreef. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden.

2.4.3 Verbindingen over NRU en Vecht en onder spoor

Reacties

Er zijn veel zienswijzen gegeven op de voorgestelde nieuwe verbindingen van/naar Overvecht over de Vecht, het spoor en de NRU. Een enkeling is positief, het merendeel is negatief. Het grootste deel van de reacties is afkomstig van bewoners van Tuindorp en van bewoners van Zuilen en de Vechtdijk/het Zandpad. Men zet onder andere vraagtekens bij de noodzaak, inpassing, verkeersveiligheid en sociale veiligheid van nieuwe bruggen en/of tunnels.

Antwoord

Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. De in de zienswijzen genoemde bezwaren en aandachtspunten nemen we mee bij deze onderzoeken en zullen een rol spelen in de uiteindelijke afweging en keuze voor nieuwe en/of te verbeteren verbindingen.

Aanpassing

In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

2.5 Verdichting

2.5.1 Sloop

Reacties

Bewoners van Overvecht spreken hun zorg uit over de mogelijke sloop van woningen.

Antwoord

In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel 1 van de omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen:

- In de rode hoogstedelijke gebieden Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere.
- In de rood-oranje gearceerde centrale as gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend.
- In de oranje stedelijke buurten: sloop-nieuwbouw is mogelijk , maar alleen onder strenge voorwaarden.
- In de gele woonbuurten: in principe is sloop-nieuwbouw niet mogelijk, tenzij er zeer zwaarwegende argumenten zijn om dit wel te doen.

Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af.

Aanpassing

Sloop-nieuwbouw heeft een herkenbare aparte paragraaf gekregen. En per kleur gebiedstype is aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop als onderdeel van het kopje ‘ontwikkeling’.

2.5.2 Indeling in gebiedstypen

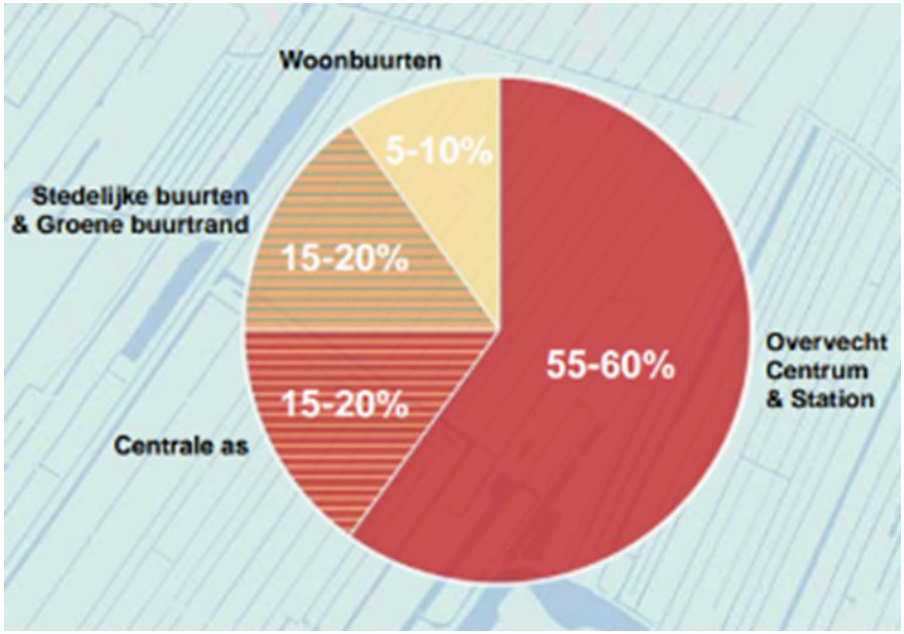
Reacties

Veel reacties gaan over de voorgestelde hoogstedelijke en stedelijke gebieden in de omgevingsvisie. Men maakt zich zorgen over de dichte bebouwing in rode gebieden en associeert dit bovendien met sloop.

Antwoord

De kaart “Ruimte voor Groei” geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw (zie 2.5.1), te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden”

(Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as-gebieden”. Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving.



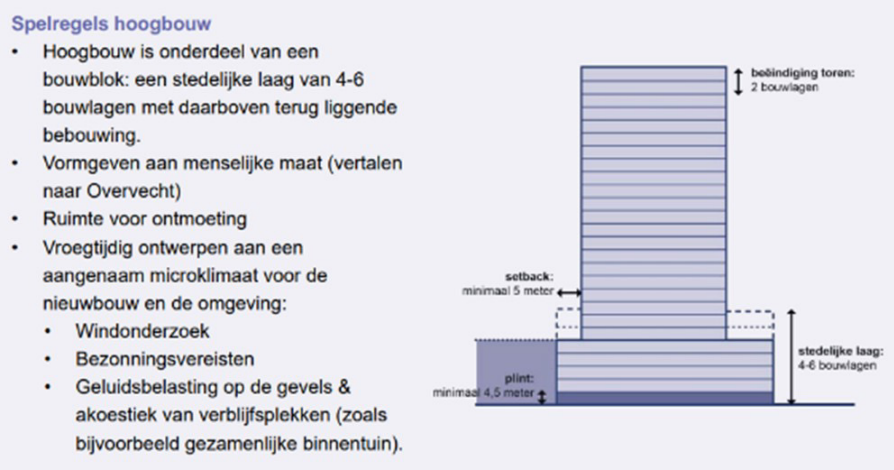
Aanpassing
In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’ wordt een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht: het stationsgebied en Overvecht Centrum blijven rood. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam “Centrale as”. In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. De regels per gebiedstype over bouwhoogten, groen, parkeren en woningmix zijn verduidelijkt.
Kansrijke eerste locaties zijn opgenomen op de buurtkaarten en een kader met de status van de omgevingsvisie is toegevoegd.

2.5.3 Hoogbouw

Reacties
Er zijn reacties gekomen over de impact van hoogbouw op de leefbaarheid.

Antwoord
In Utrecht noemen we bebouwing hoger dan 30 meter (= 10 lagen) hoogbouw. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen: Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staan hoogbouwaccenten minimaal 5 meter terug.
Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied en het bouwblok. Vroegtijdig in het plan-

ontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hiervoor geeft de omgevingsvisie uitgangspunten en volgt daarin de concept-Stedenbouwvisie:



Aanpassing
Hoogbouw-principes zijn apart in een kader gezet met aandacht voor het microklimaat: bezonning, wind en geluid. Hiermee is aangesloten op de concept-Stedenbouwvisie.

2.5.4 Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie

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

Antwoord
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 woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen)
- bouwen voor gemeenschappen, bijvoorbeeld in de vorm van wooncoöperaties of gemengde woonvormen.

Aanpassing
De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie op dit punt.

2.5.5 Aantal bij te bouwen woningen

Reacties
Men vraagt zich af of de wijk Overvecht het toevoegen van 5.000 woningen aan kan.

Antwoord
De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is.

Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden).
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 héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken.

Aanpassing
De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie op dit punt. De doelstelling van het toevoegen van 5.000 woningen is blijven staan.

2.6 Voorzieningen

2.6.1 Ons Genot

Reacties
Gebruikers en bezoekers van volkstuinencomplex ‘Ons Genot’ pleiten voor het behoud van het complex op deze locatie.
In de ontwerp-omgevingsvisie staat deze locatie als zoeklocatie voor sportvelden. In de zienswijzen geven mensen aan dat het volkstuinencomplex een grote biodiversiteit biedt en een belangrijke ontmoetingsplek is.

Antwoord
In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat we op de lange termijn op zoek gaan naar een geschikte plek voor de aanleg van een sportcomplex met 3 a 4 velden. Mocht het niet haalbaar zijn om dit in het Noorderpark te realiseren, dan staat in de ontwerp-omgevingsvisie dat we ook de mogelijkheid willen onderzoeken om ‘Ons Genot’, naar het Noorderpark te verplaatsen. Op die manier zouden er op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden kunnen worden aangelegd. De ingediende zienswijzen hebben echter geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie.
Als het niet lukt om de sportvelden in het Noorderpark te plaatsen dan gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.
‘Ons Genot’ is niet langer de enige mogelijke tweede locatie zoeklocatie.

We begrijpen dat dit zorgen en vragen kan oproepen bij betrokkenen. Daarom blijft het onze prioriteit om bij de verdere besluitvorming zorgvuldig naar alle belangen te kijken en in overleg met de betrokkenen te zoeken naar de best mogelijke oplossing.

Aanpassingen
Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. Tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen..”

2.6.2 Manege ’t Hoogt

Reacties
In de ontwerp-omgevingsvisie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Volgens indieners van een zienswijze is het onwenselijk dat de manege zou verdwijnen, vanwege de rol die het speelt voor sport en dagbesteding.

Antwoord
In deel A van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.
Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.
Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Aanpassing
In de buurtkaart Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel en omgeving staan op meerdere locaties icoontjes voor sport, met de aanduiding ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark (indicatief)’.

2.7 Participatie

Reacties
Er zijn veel reacties binnengekomen over het doorlopen participatieproces.

Antwoord
Tijdens het participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Aanpassing
De zienswijzen over het participatieproces hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie. Wel zijn ze meegenomen als input voor de evaluatie van de participatie in het participatieverslag 'De 101 waarden van Overvecht'.

2.8 PlanMER

Reacties
Het advies van de commissie m.e.r. is op 17 juli 2024 uitgebracht. De commissie m.e.r. heeft de gemeente Utrecht geadviseerd om het planMER aan te vullen voordat de gemeente een besluit neemt over de omgevingsvisie. Het gaat om de volgende punten:

- Het planMER is geen spiegel voor de omgevingsvisie;
- De 'hoeken van het speelveld' zijn onvoldoende verkend;
- Beschrijving referentiesituatie is onvoldoende en onvolledig;
- Borging van milieubelang in vervolgproces is niet duidelijk;
- De beschrijving van de milieueffecten is voor een aantal thema's onvoldoende.

Daarnaast zijn er enkele zienswijzen ontvangen met betrekking tot het planMER. Deze zienswijzen gaan over mogelijke hiaten en tekortkomingen in het planMER. Daarnaast wordt ook in de zienswijzen gesteld dat het planMER geen spiegel is voor de omgevingsvisie. De in de omgevingsvisie gemaakte keuzes sluiten niet aan bij het planMER. Niet alternatief 1 maar alternatief 2 zou het vertrekpunt moeten zijn geweest voor de verdere uitwerking naar de omgevingsvisie.

Antwoord
Het advies van de Commissie m.e.r. is verwerkt in een aanvulling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is beter de verbinding gelegd tussen de omgevingsvisie en het planMER.

Bij het planMER is onderscheid gemaakt tussen 2 alternatieven. Alternatief 1 gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. Bij alternatief 2 verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. De resultaten zoals beschreven in het MER zijn input geweest voor de gemaakte keuzes in de beleidsnota omgevingsvisie. De omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1 maar is niet gelijk aan alternatief 1.

Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een aangepast voorstel voor de verkeerscirculatie in de wijk zoals ook beschreven is in 2.3 Mobiliteit.

Er is een aanvulling MER gemaakt waarin de volgende aspecten worden toegelicht:

1. Relatie tussen de omgevingsvisie en het planMER en de hoeken van het speelveld: duidelijker toelichting hoe de keuzes in de omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het planMER daarbij hebben gespeeld.
2. Planuitwerking en programma's: thema's die niet worden uitgewerkt maar terugkomen in de uitwerking van de omgevingsvisie.
3. Aanvullende milieu-informatie: omschrijvingen referentiesituatie en aanvullende milieu-informatie.
4. Monitoring en borging van het milieubelang in het vervolgproces.

2.9 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld conform de eisen van De Utrechtse Standaard. Hierin staan de kaders die gelden voor de uitwerking in de 'Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040'. De beleidsnota is het aangepaste deel A van het ontwerp, aangevuld met opgave, doelstellingen, risico's en monitoringsafspraken. Ook is de verbinding gelegd met de programmabegroting. De zienswijzen die betrekking hebben op de kaders, zijn verwerkt in de beleidsnota. Waar in de beantwoording van de reacties de term 'omgevingsvisie Overvecht' staat, wordt de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bedoeld.

3. Aanpassingen op het concept

3.1 Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.1.1 Tekstwijzigingen

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen en doelstellingen				
Algemeen			De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld conform de eisen van De Utrechtse Standaard. Dit is deel A van de omgevingsvisie Overvecht 2040 aangevuld met de opgave. Ook zijn risico's en monitoringsafspraken benoemd en is de verbinding gelegd met de programmabegroting. In de beleidsnota staat inhoudelijk geen nieuwe informatie ten opzichte van de documenten die ter visie lagen.	Ambtelijk
Algemeen			De omgevingsvisie Overvecht 2040 bestaat nu uit twee delen: de 'Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040' (zie hierboven) en de 'Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040', het voormalige deel B.	Ambtelijk
Algemeen			In de beleidsnota en de verdieping is het woord 'ambitie' vervangen door 'doelstelling' conform De Utrechtse Standaard voor beleids-nota's.	Ambtelijk
Doelstellingen	8	12	De doelstelling voor groen is gewijzigd naar "Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen".	zienswijze
Doelstellingen	11	13	Bij 'Wat willen we bereiken?' is het eerste punt aangepast naar: "Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grote woning of van een grote woning naar een kleine woning verhuizen.".	

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen en doelstellingen (vervolg)				
Centrale as	-	20/21	2 pagina's zijn ingevoegd met uitleg van de centrale as als drager voor meerdere doelstelling uit de omgevingsvisie en onderbouwing van keuzes die zijn gemaakt in de omgevingsvisie.	Zienswijze
Groen en blauw verbeteren en versterken				
Inleiding	18	24	Het woord 'inheems' is toegevoegd in de zin: "Verschillende soorten inheemse beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit.".	Zienswijze
Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur	19	25	De eerste alinea wordt aangepast naar: "De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. Door tientallen hectaren verharding te vergroenen en verbindingen toe te voegen ontstaat een doorlopende structuur van de Vecht tot het Noorderpark."	Ambtelijk
Bouwen in de hoofdgroenstructuur	19	25	Aan de locaties waar we bebouwing mogelijk maken in de hoofdgroenstructuur, wordt de Ankaradreef toegevoegd.	Zienswijze
Groen buiten de hoofdgroenstructuur	19	25	Aan de paragraaf 'Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur is toegevoegd: "Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen.".	ambtelijk
Groentypologieën	21	26	Toegevoegd is: In hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat uitgelegd wat er moet gebeuren om dit toekomstbeeld te bereiken.	Ambtelijk
Groentypologieën	21	27	Bij 5. is toegevoegd: Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten en (voor)tuinen zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk.	Ambtelijk
Veilig en verbonden				
Herinrichten van de buurten	23	31	De verwijzing naar werkzaamheden in het kader van Warmtenet is uit deze paragraaf gehaald. Ook is deze paragraaf naar voren gehaald.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Herinrichten van de buurten	23	31	De een na laatste zin van deze paragraaf is gewijzigd in: “In de buurten gaat het openbaar vervoer met kleinere bussen standaard bussen of kleiner rijden.”	zienswijze
Centrale as grotendeels autovrij	23	31	De paragraaf is toegevoegd.	Zienswijze
Minder autoverkeer door de buurten	23	31	De kop van de paragraaf “Minder doorgaand autoverkeer tussen buurten” is aangepast naar “Minder autoverkeer tussen de buurten” en de inhoud is aangepast naar aanleiding van zienswijzen.	Zienswijze
Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging	23	31	Aan deze paragraaf is toegevoegd: “Aantal en precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden.”.	zienswijze
Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler	23	31	Deze paragraaf is aangepast met vermelding van de centrale as. Toegevoegd is dat de bus in eerste instantie zal meerijden met het autoverkeer maar dat op termijn de Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en een deel van de Moezeldreef autovrij worden. Het buurtgerichte openbaar vervoer heeft net zoals het huidige openbaar vervoer een dienstregeling en wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.	Zienswijze
Minder parkeren op straat	23	34	Aan deze paragraaf is een inleiding toegevoegd: “De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.”.	Zienswijze
Ruimte voor groei	30	38	Titel aangepast naar Ruimte voor groei (en behoud weggelaten)	
Centrale as	30	38	Toegevoegd “langs de Centrale as”	zienswijze
Overvechts Karakter	31	39	Duidelijkere verwijzing naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3 “Overvechtse Karakteristiek”	Zienswijze
Nieuwe ontwikkelingen – Centrale as	31	39	Paragraaf aangevuld met zinsneden over de grootste verdichting aan de Centrale as	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Groene promenade	31	-	Paragraaf “groene promenade” weggelaten. Verbindende parkzone wordt genoemd bij paragraaf “Overvecht 2040” p. 21.	zienswijze
Sloop nieuwbouw	33	41	Omgang sloop-nieuwbouw in een aparte paragraaf gezet, toegevoegd is de link gelegd met spelregels per kleur gebiedstype	zienswijze
Centrale as, mate van verdichting en kleuren gebiedstypen	34	42/43	Benoemen Centrale as met grootste verdichting. Rode hoogstedelijk gebied uit het ontwerp-omgevingsvisie is opgesplitst in: rode gebieden “Hoogstedelijke gebied (Centrum Overvecht en stationsgebied” en rood-oranje gearceerde gebieden aan de “Centrale as”. Link gelegd naar de spelregels per gebiedstype.	Zienswijze
Paragrafen met introductie van de gebiedstypen weggelaten (was dubbel)	Zienswijze	12	De doelstelling voor groen is gewijzigd naar “Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen”.	Zienswijze
Groene buurtranden	34	42	In plaats van “transformaties in het groen” een nieuwe naam “Groene buurtranden”	Zienswijze
Hoogbouw	34-35	42	Paragaaf hoogbouw hiernaar toe verplaatst en kader met belangrijke ontwerpuitgangspunten en illustratie toegevoegd (link naar stedenbouwvisie).	Zienswijze
Spelregels Gebiedstypen	36-41	46-59	Opsplitsing en aanpassing spelregels rode gebieden in rode gebieden “Hoogstedelijke gebieden” en rood-oranje gebieden "Centrale as”. Uitbreiding van spelregels met Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte en duur-zaamheid. Onder kopje ontwikkeling per gebiedstype een aanscherping zinsnede sloop-nieuwbouw.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Spelregels gele woonbuurten	36	46/47	Onder kopje ontwikkeling: woordje behoud laten vervallen, Toevoeging bergingen voor levendige (woon)plinten, aanscherping zinsnede sloop-nieuwbouw met “nee, tenzij” Hoogte: specifieker geworden en verduidelijkt met afbeelding op p.41 Toevoeging onder kopje Programma: “Elke buurt heeft ruimte voor een eigen (maatschappelijk) voorzieningencluster (zie kaart “Verschillend en voor iedereen”). Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, Parkeren, Groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Spelregels oranje Stedelijke buurten	37	50/51	Inleidende tekst: toegevoegd zinsnede mbt overgangszone, zinsnede met de link naar “Overvechtse karakteristiek deel 2” Hoogte: specifieker geworden en verduidelijkt met afbeelding op p.43 Architectuur: aangescherpt met ‘bloksgewijs’ en ‘horizontaal ritme in de gevels’. Programma: toevoeging ‘in sommige buurten is er plek voor een (maatschappelijk) voorzieningencluster (kaart ‘Verschillend en voor iedereen”). Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, Parkeren, Groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Spelregels rood-oranje Centrale as		52/53	Nieuwe categorie gebiedstype, maar deels gebaseerd op “hoog-stedelijke gebieden” uit ontwerp-omgevingsvisie. Meer dan in de oorspronkelijke “hoogstedelijke gebieden” is er aandacht voor het inspelen op de bestaande en soms karakteristieke ruimtelijke opbouw in deze gebieden. Bovendien aangevuld, danwel aangescherpt met zinsnede over sloop-nieuwbouw, verduurzamen, inpassing bouwhoogten, aandacht voor levendige eerste twee bouwlagen en aansluiting op het openbaar gebied. Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Toevoeging op p.45: afbeelding bouwhoogten en referentiebeelden	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Spelregels rode hoogstedelijke gebieden	38	54/55	Aangepaste categorie gebiedstype door opsplitsing rode hoogstedelijke gebieden. Het beperkt zich nu tot Overvecht Centrum en Stationsomgeving. Teksten zijn hierop aangepast. Zinsnede over sloop-nieuwbouw is aangescherpt: “Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig.” Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Toevoeging op p.47: afbeelding bouwhoogten	Zienswijze
Spelregels groene buurtranden	41	58/59	Naam gebiedscategorie is veranderd van “Transformatie in groen” naar “Groene buurtranden”. Toevoeging zinsnede bij Ontwikkeling: “Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren” Uitbreiding van spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Verschillend en voor iedereen				
Meer ruimte voor veldsport	47	65	O.a. naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot volks-tuincomplex Ons Genot wordt de paragraaf ‘Meer ruimte voor veldsport’ gewijzigd naar: “De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijven-terrein (door bijvoorbeeld velden anders in te delen en te kijken naar dubbelgebruik). Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden.	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Verschillend en voor iedereen (vervolg)				
Meer ruimte voor veldsport (vervolg)			Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.	
MER		70/71	Paragraaf B7 ‘Samenhang met Milieueffectrapportage’ is toegevoegd.	Ambtelijk
		74-89	Hoofdstuk C ‘Monitoren, sturen en verantwoorden’ is toegevoegd	Ambtelijk

3.1.2 aanpassingen op de kaarten

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Algemeen			Op kaarten wordt de begrenzing van de gemeente Utrecht duidelijker aangegeven.	Ambtelijk
Visiekaart	14/15	18/19	De tekst bij de visiekaart is ingekort tot “Deze kaart geeft de thema-kaarten uit deze omgevingsvisie zoveel mogelijk samen in een af-beelding weer. In de volgende pagina’s wordt de kaart stap voor stap toegelicht.”.	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Groen en blauw verbeteren en versterken				
Groenkaart	20/21	28	De tekst bij de groenkaart is aangepast naar: “Met de omgevingsvisie wordt er naast de toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groenblauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. De RSU opgave van 80 ha groen kunnen wij niet halen. In de berekening meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. Zie de groenopgave in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.”.	Zienswijze
Groenkaart	20/21	29	De legenda is aangepast. De ontwikkellocaties in de hoofdgroenstructuur worden aangegeven met een rood uitroepteken (!). “Transformatie in het groen’ is gewijzigd naar ‘Groene buurtranden’. Cultuurhistorisch erfgoed’ is gewijzigd naar ‘Cultuurhistorisch groen erfgoed’.	Zienswijze
Veilig en verbonden				
Fiets en voetganger	25	35	In de legenda is “Gewenste fiets- of wandelroute” gewijzigd naar ”Zoekgebied nieuwe fiets-/wandelroute	Zienswijze
Fiets en voetganger	25	35	In de tekst is “Ontbrekende routes in de wijk en nieuwe routes over de Vecht, NRU en onder het spoor worden toegevoegd” gewijzigd in: “Ontbrekende routes in de wijk en verbindingen met de rest van de stad en het Noorderpark worden toegevoegd.”.	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Fiets en voetganger	25	35	In de kaart worden gewijzigd: - pijltjes over NRU, Vecht en spoor inkorten en haaks op barrière - verbinding over NRU ten westen van Einsteindreef stippelen - fietsroute van Parnassusdreef naar Medusadreef - fietsroute Ons Genot weghalen - Stippellijn wandel/fiets bij fort de klop iets doortrekken over Klopvaart - helemaal rechts op kaart stukje stippelen en extra pijl naar boven	Zienswijze
Openbaar vervoer	25	35	Uit de legenda is verwijderd: Bushalte (U-bus)	ambtelijk
		35	In de tekst wordt: “Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types.” vervangen door: “Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn over de Centrale as.”.	Zienswijze
Openbaar vervoer	25	35	Op de kaart is de gewijzigde route van de HOV door Park de Watertoren ingetekend.	Zienswijze
Auto	25	35	In de tekst is: “Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar is niet langer overal met elkaar verbonden. Het parkeren op straat wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde, collectieve voorzieningen opgelost.” Vervangen door: “De centrale as wordt heringericht waarbij deze van Park de Gagel tot en met Park de Watertoren autovrij wordt. Bij het spoor (Mr.Tripkade/Tiberdreef) komt een knip voor autoverkeer. Waar nodig komen op termijn aanvullende maatregelen in de buurten om doorgaand autoverkeer te beperken. De Centrale / HOV as is op verschillende locaties over te steken met de auto. Onder andere bij de Japuradreef/Tigrisdreef, Einsteindreef, Moldaudreef. De Centrale / HOV as kent delen waar autoverkeer meerijdt en delen waar geen autoverkeer meerijdt (in kaart aangeduid met 'autovrije zone').”.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Auto	25	35	In de kaart zijn gewijzigd: - 3x kruisje (knip) vervangen door gestippeld rondje - Kruisje (knip) Tripkade/Tiberdreef iets duidelijker - Netwerk wijkstraten tekenen in plaats van deel van de inprikkers/pijlen	Zienswijze
		35	Uit de legenda zijn ‘Geen doorgaande autoverbinding’, “Toegangsweg buurt” en “Knip voor auto’s in bestaande wegstructuur’ verwijderd. Toegevoegd zijn ‘Wijkstraten’, ‘Knip voor auto’s’ en “Mogelijke locatie aanvullende maatregel’.	Zienswijze
Veilig en Verbonden	26/27	36/37	Op de overzichtskaart zijn alle wijzigingen uit de Kaarten Fiets en Voetganger, Openbaar Vervoer en Auto verwerkt.	Zienswijze
Ruimte en groei				
Kaart Ruimte voor Groei	34/35	44	Legenda, opsplitsing rode gebieden in rood "hoogstelijk” en rood-oranje “Centrale as”, toevoegen taartdiagram verdeling programma over de kleuren gebiedstypen en HOV lijn	Zienswijze
Verschillend en voor iedereen				
Voorzieningenkaart	47/49	66/67	De voorzieningenkaart is aangepast. Aan de legenda is het begrip ‘Voorzieningenzone’ toegevoegd. Deze wordt aangegeven met een roze stippellijn. Ook is een icoon voor ‘ondernemen’ toegevoegd. Centrum Overvecht heeft een roze arcering gekregen, in dit gebied zijn geen afzonderlijke gebouwen als voorziening aangeduid, maar in het hele gebied zijn voorzieningen mogelijk. Kansen voor verbetering en vernieuwing worden aangeduid met een gele ster.	Zienswijze

3.1.3 Aanpassingen op de buurtkaarten

De buurtkaarten zijn in de definitieve omgevingsvisie Overvecht 2040 verplaatst van deel A naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten				
Overzichtskaart	54/55	6/7	Op de legenda is 'Hoogstedelijk gebied'(rood) vervangen door "Hoogstedelijk gebied" (rood-oranje gearceerd) en is het gebiedstype Centrale as (rood) toegevoegd. 'Transformatie in het groen' is gewijzigd naar 'Groene buurtranden'.	Zienswijze
Alle buurtkaarten	56-85	66-37	In alle buurtkaarten is een duiding van de status van de kaarten toegevoegd: "Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woning-corporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten." In de buurtkaarten zijn, waar dit van toepassing is, 'Kansrijke plekken voor ontwikkeling" toegevoegd.	Zienswijze
Nieuw Overvecht e.o.	56	8	Nr. 1 'Betere verbindingen' wordt aangepast naar: "Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving.".	Zienswijze
	56	8	Nr. 9 'Natuurgebied Zuilen' is aangepast naar: "Natuurgebied Zuilen: o.a. meer ruimte voor natuur en verbeteren routes en verbindingen.".	Zienswijze
Vechtzoom-Noord	60	12	Nr. 6 'Doorlopende groenstructuur' is verwijderd. Andere nummers worden hernummerd.	Ambtelijk
	60	12	Dwarsstreepjes bij Orinocodreef zijn verwijderd.	Zienswijze
	60	12	Nr. 7 'Langzaam verkeersverbinding' is aangepast naar: "Langzaam verkeersverbinding over de Vecht. Exacte locatie en aantal verbindingen nog te bepalen."	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	61	13	Kopje ‘Toe te voegen woningen’ is verplaatst naar de legenda op blz. 65.	Ambtelijk
Vechtzoom-Zuid	62	14	Nr 2: ‘wijkgericht’ is aangepast naar ‘buurtgericht’	Ambtelijk
	62	14	Nr. 3: Koptekst is ‘Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park’.	Zienswijze
	62	14	Knip Amazonedreef is verwijderd.	Zienswijze
	62	14	School Auris is toegevoegd als kansrijke plek voor ontwikkeling.	Zienswijze
Tigrisdreef e.o.	66	16	Nr. 1 is gewijzigd naar: “Verbinding tussen Park de Gagel en Klopvaart verbeteren’.	Zienswijze
	66	16	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Pagodedreef 49 (voor wonen en voorzieningen), Gagelkwartierlocatie rondom Ankaradreef en Locatie Rosendael.	Zienswijze
	66	16	De voorzieningenzone bij de Gangesdreef is kleiner gemaakt, zodat de woningen er buiten vallen.	Zienswijze
	66	16	De kleur van de Singaporedreef is gewijzigd naar half geel, half groen.	Zienswijze
	66	16	Nr. 7 (Gagelsteede) is gewijzigd naar: Gagelsteede is hart van het park. Deze plek wordt verbeterd als levendige voorzieningenzone voor park en HOV-halte.	Zienswijze
	66	16	Knip tussen Nijldreef en Tigrisdreef is verwijderd.	Zienswijze
Zambesidreef e.o.	68	18	Knip Nijldreef is verwijderd.	Zienswijze
	68	18	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Gagelkwatierlocaties Carnegiedreef en Piramidedreef.	Zienswijze
	68	18	Nr. 3 ‘Verbeteren gebied Zambesi-, Oranjerivier- en Grote Trekdreef’ is gewijzigd in: Kansrijke plek voor ontwikkeling: ZONOR in combinatie met renovatie.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
Zamenhofdreef e.o.	70	20	Nr. 3 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Overvecht Centrum”.	zienswijze
	70	20	Nr. 6 is gewijzigd in: “De Zamenhofdreef en de Carnegiedreef worden onderdeel van de centrale as. Dit is een autovrije en groene verbinding die Overvecht Noord en zuid en de parken met elkaar verbindt.”.	Zienswijze
Neckardreef e.o.	74	22	Nr. 8 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Hart van de buurt”.	Zienswijze
Taagdreef, Rubicondreef	76	24	Nr 1 is gewijzigd in: “HOV route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.”.	Zienswijze
	76	24	Nr. 7 is toegevoegd: “Plek voor vergroening: verwijderen bebouwing Moezeldreef 127”.	Ambtelijk
	76	24	Nr. 8 is toegevoegd: “Verbeteren situatie rondom garage Faustdreef”.	zienswijze
	76	24	Als kansrijke plekken voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Rhônedreef 40 (9) en Winterboeidreef (10)	zienswijze
	76	24	Nr. 11 is toegevoegd: “Aandacht voor groene verbinding als onderdeel van het Spoorzoompark”. De groene verbinding is aangegeven met een groene pijl.	Zienswijze
	76	24	Nr. 12 is toegevoegd: “Weren doorgaand autoverkeer ten gunste van doorstroming HOV en ontwikkeling stationsgebied”.	Zienswijze
	76	24	Nr. 4 is verplaatst en naar het Stationsplein en de kop is gewijzigd in: "Duurzame knooppuntontwikkeling".	Zienswijze
	76	24	De Rubicondreef is geen doorgaande fietsroute tussen de Ebrodreef en Keggedreef.	Zienswijze
Donaudreef, Wolgadreef e.o.	78	26	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Fortunadreef, Jeanne d’Arcdreef 1 en P+R terrein.	Ambtelijk
	78	26	De hoofdfietsroute door de buurt is verplaatst van de Parnassusdreef naar de Medusdreef.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	78	26	Met een groene pijl is een groene verbinding ingetekend tussen de twee delen van het spoorzoompark.	Zienswijze
Hart van de wijk	80	28	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven en Overvecht Centrum.	zienswijze
Park de Gagel	82	30	Nr. 2 tekst is gewijzigd in: “Door het maken levendige voorkanten en aantrekkelijke routes wordt dit meer onderdeel van Park de Gagel”.	Zienswijze
	82	30	Nr. 8 is toegevoegd: ” Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park.”.	Zienswijze
	82	30	Knip Amazonedreef is verwijderd.	Zienswijze
Park de Watertoren	84	32	Nr. 9 is toegevoegd: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Watertoren”.	zienswijze
	84	32	Nr. 8 is aangepast naar: “HOV-route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.”.	Zienswijze
	84	32	Met iconen zijn de ijsbaan en speelvoorzieningen in het park aangegeven.	Zienswijze
	84	32	De route van de HOV door het park is gewijzigd.	Zienswijze
Stationsgebied	88	34	Aan nr. 2 is toegevoegd: “Doorgaand autoverkeer op de Tiberdreef / Meester Tripkade wordt geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen.”.	Zienswijze
	88	34	Kop nr. 3 is gewijzigd in: ‘Duurzame knooppunt ontwikkeling’.	Zienswijze
	88	34	Nr. 4 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Winterboeidreef. Op de Winterboeidreef zien we kansen voor nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.	Zienswijze
Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel e.o.	90	36	Noorderpark, Ruigenhoek is gewijzigd in Noorderpark-Ruigenhoek	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	90	36	Delen van Noorderpark-Ruigenhoek die buiten de gemeente Utrecht vallen, zijn lichter gekleurd.	Ambtelijk
	90	36	Nr. 6: icoon sport is verplaatst naar 2 locaties en aan de tekst is het woord ‘indicatief’ toegevoegd.	Zienswijze
	90	36	Nr. 7 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Herontwikkeling tuincentrum Steck”.	Zienswijze
	90	36	Aan de tekst is toegevoegd: “Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.” en “We zoeken samen met onze partners in het gebied naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zoals zonnevelden en windturbines.”.	Ambtelijk

3.2 Verdieping Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.2.1 Tekstuele wijzigingen

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Monitoring	6		Is opgenomen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040.	Ambtelijk
Openbare ruimte	6	42	Verwijderd: “Indien mogelijk laten we de herinrichting samengaan met het opheffen van doorgaande autoverbindingen.”.	Zienswijze
Mobiliteitstransitie	9-11	45-48	Dit hoofdstuk is aangepast om het in lijn te brengen met de aanpassingen in deel 1 met betrekking tot de Centrale As en de wegafsluitingen voor autoverkeer. Ook met betrekking tot parkeren zijn wijzigingen doorgevoerd over parkeren bij nieuwe ontwikkelingen, het opheffen van parkeerplaatsen op straat en de relatie tussen de mate van vermindering van het straatparkeren en de groenambitie.	Zienswijze
Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken	14	50	De paragraaf ‘Naar een ontwikkelmodel’ is hernoemd naar ‘Integraal en samen’. Aan de paragraaf is toegevoegd: “De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot.”.	Zienswijze
Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid	16-17	52/53	De paragraaf is aangepast op basis van nieuwe inzichten.	Ambtelijk
Fasering: Fase 1: NU, Fase 2: Straks, Fase 3: Later en Fase 4: na 2040	18-34	54-70	De teksten van de fasen zijn aangepast naar nieuwe inzichten en in lijn met de aanpassingen in deel 1. Op pagina 57 is een tabel met lopende projecten toegevoegd.	Zienswijzen
Onderbouwing Ruimte voor groei	38	73	Dit hoofdstuk heet nu Ruimte voor groei (was Ruimte voor groei en behoud).	Ambtelijk
Ruimte voor groei	38-41	74/75	De teksten zijn aangepast vanwege het toevoegen van het nieuwe gebiedstype: “Centrale as”	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Onderbouwing Ruimte voor groei	38	74	Het gebiedstype ‘Transformatie in het groen’ heet nu ‘Groene buurtranden”.	Zienswijze
Principes Overvecht 2024-2040	48-51	86-89	De teksten zijn in lijn gebracht met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 met betrekking tot mobiliteit en groen.	Zienswijze
Onderbouwing groen en profielen				
Een groene oase	55	93	De laatste zin van deze paragraaf is in tweeën geknipt. De tekst luidt nu: “Door de kwaliteit en het gebruik van de belangrijkste parken en groenstructuren te verbeteren, zal Overvecht ook in de toekomst een groene oase blijven. Hierin is ruimte voor voldoende voetgangers- en fietsroutes, ecologische verbindingen en een geïntegreerd recreatief en historisch programma van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.”.	Zienswijze
Identiteit	55	93	In de zin “Wanneer er meer bewoners in Overvecht komen wonen is het noodzakelijk om de openbare ruimte diverser te maken in gebruik.” Zijn de woorden ‘in gebruik’ verwijderd.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	De zin: “Door het toevoegen van nieuwe verbindingen maakt het gebied toegankelijker en beter zichtbaar.” Is gewijzigd in “Door het toevoegen van nieuwe verbindingen wordt het gebied groen, toegankelijker en beter zichtbaar.”.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	Uit de zin “Bewoners krijgen groene plekken op loopafstand, verschillend in gebruik en programma.” zijn de woorden ‘en programma’ verwijderd.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	“Het uitvoeren van maatregelen in openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.” is aangepast naar “Het vergroenen van de openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.”.	Ambtelijk
Groenopgave	96	134	De titel is gewijzigd van ‘Groenberekening’ naar ‘Groenopgave’.	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Onderbouwing groen en profielen (vervolg)				
Groen groeit mee	98	136	Deze paragraaf wordt aangepast naar: “We gaan Overvecht flink vergroenen de komende jaren. De opgave uit de uitgangspunten-notitie is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad beter te benutten en voor de groeiende stad. (Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere of aanvullende functie krijgt die past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom doen we een aantal aannames. Groen groeit mee is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en iedereen die woningen realiseert in Overvecht.”	Zienswijze
Groene buurten	98	136	Deze paragraaf is herschreven op basis van de nieuwe inzichten m.b.t. de groenberekening.	Ambtelijk
Groenopgave	99	137	De tabel ‘Vergroeningsscenario’s per zone’ is aangepast op de aangepaste groenberekening. De uitleg is aangepast naar: “De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied te vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.”.	Ambtelijk
Groenopgave	102/103	140/141	Deze pagina’s zijn aangepast op basis van de aangepaste groenberekening. De toegevoegde groenstructuur komt uit op 50 ha tot 63,5 ha afhankelijk van de ambitie. De paragraaf ‘Acties Groenopgave’ is vervangen door de paragraaf ‘Bouwen en nieuwe hoofdgroenstructuur’. Bij het volledig bebouwen van de locaties die zijn aangemerkt als ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur zou 2,5 h groen van de hoofdgroenstructuur kunnen verdwijnen. Dit wordt gecompenseerd door toevoegingen aan de hoofdgroenstructuur door het vergroenen van ‘groene verbindingen’.	Zienswijze
Onderzoek Mobiliteit	159	197	Dit hoofdstuk heette Onderbouwing Mobiliteit, is gewijzigd naar ‘Onderzoek mobiliteit’	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Onderbouwing groen en profielen (vervolg)				
	161	199	De leeswijzer is aangepast naar aanleiding van de gewijzigde titel.	Ambtelijk
Onderbouwing wonen	186	224	In de tekst “In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 50 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 35 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.”, waren de percentages eerst respectievelijk 60 en 40 procent.	Ambtelijk
	186-189	224-227	De kenmerken op buurtniveau zijn aangepast op nieuwere cijfers.	Ambtelijk
Reflectie op Uitgangspuntennotitie	210	248	Aan dit hoofdstuk is een inleiding toegevoegd.	Ambtelijk
Toevoegen 80 ha groen	210	248	De toegevoegde groenstructuur is gewijzigd van 74,5 ha naar 57 ha.	Ambtelijk
Sportlocaties	210	249	De tekst is aangepast naar aanleiding van het gewijzigde voorstel over volkstuincomplex Ons Genot: “We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.”. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit versterkt de natuurbeleving. Dit doen we onder andere met fauna-voorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerking in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “Overvecht levert een bijdrage aan stedelijke opgave Sport.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “We vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals met groene daken en straten, groene plantsoenen en parken, groene fiets- en wandelroutes, groene verbindingszones en groene natuurgebieden en recreatiegebieden.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: verbonden Overvecht	212	251	Bij “De hele wijk is bereikbaar met het OV en fiets. De wijk is goed verbonden met Utrecht CS, Utrecht Science Park, Lage Weide en Leidsche Rijn. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer staat centraal.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: inclusief Overvecht	215	254	Bij “Bij de inrichting van de wijk hebben we extra aandacht voor het kansrijk en veilig opgroeien van de jeugd.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Specifieke vragen uitvraag gemeente	217	257	Bij “Inzicht in hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden, waar die gesitueerd zou moeten worden tot aan NS-station” is “De exacte route in Park de Watertoren moet verder uitgezocht worden” gewijzigd in “Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie gaat middels het maken van ontwerpen bepaald worden hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden.”.	Zienswijze
Aanvullend	218	258	Bij “A23 (20230516): studenten in Overvecht” is “Beslispunt 2 onder a aan te passen naar: De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bij voorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten.” Vervangen door “Omschreven in de Onderbouwing Wonen”.	Ambtelijk
Aanvullend	218	258	Bij “210715 Amendement voor de Einsteindreef “ staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk

3.2.2. Aanpassingen in kaarten

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kaarten Algemeen				
Kaarten fase NU, Straks, Later en Na 2040	58-69		De kaarten zijn aangepast naar aanleiding van zienswijzen en naar nieuwe inzichten.	Zienswijze
Gezonde groene stad	94/95		Op de kaart en in de legenda is bij 4 ‘groen-blauwe verbindingen’ en 5 ‘Groene buurten’ onderscheid gemaakt in a t/m d.	Ambtelijk
Groen raamwerk	96/97		In de legenda is ‘Herstructurering bebouwing in het groen’ gewijzigd in ‘groene buurtranden’.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		In de legenda is het symbool voor ‘ontwikkeling raakt hoofd-groen-structuur’ gewijzigd van een groene stippellijn naar een rood uitroepteken.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		De tekst naast de kaart wordt: “De Groene Schaalsprong In 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld door de raad. De Groene Schaalsprong is één van de hoofdopgave hierin. Vooral omdat we willen dat de stad in balans groeit en de bewoners net zoveel groen per persoon houden hebben als nu. Het gaat daarbij zowel om het toevoegen van 440 ha groen in de stad en 250 ha om de stad, indien binnen de stad 60.000 woningen worden gebouwd, als ook om het toevoegen van groen op de verschillende schaalniveaus. Een bewoner heeft groen nodig in zijn of haar straat en buurt, wil langs een groene route lopen of fietsen naar een park, heeft de parken nodig om te sporten, te ontspannen en anderen te ontmoeten en heeft aan de rand van en buiten de stad groen- en recreatiegebieden nodig. Op al deze schaalniveaus voeren we projecten uit. Daarnaast doen we mee met projecten om gemeentebreed bomen toe te voegen. En we werken aan het vergroten van de biodiversiteit. met meer biodiversiteit en ecologische kwaliteit.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		Op de kaart zijn de gebieden ‘Klopvaart, NRU, Spoorzoompark’ aangepast en is arcering verwijderd.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kaarten Algemeen (vervolg)				
Groenopgave	134/135		Aan de tekst bij ‘Bestaand groen’ is bij Groenstructuurplan 2017 toegevoegd: “(Deze kaart is een gedetailleerde vertaling van de bestaande beleidskaart)”.	Ambtelijk
Groenopgave	134/135		De tabel ‘Bestaande groen/blauw structuur is gewijzigd op basis van de nieuwe groenberekening.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		De kaart is gewijzigd op basis van de aangepaste groenberekening.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		Bij alle gebiedstypen is aangegeven hoe de vergroening wordt gerealiseerd.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		Aan de kaart is een rood uitroepteken toegevoegd voor ‘Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur: max. -2,5 ha’.	Ambtelijk

3.3 PlanMER

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen			Er is een aanvulling MER gemaakt waarin de volgende aspecten worden toegelicht: 1, Relatie tussen de omgevingsvisie en het planMER en de hoeken van het speelveld: duidelijker toelichten hoe de keuzes in de omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het planMER daarbij hebben gespeeld. Overzicht van de keuzes die de visie maakt, hoe en waarom deze keuzes worden gemaakt en hoe het planMER inzicht geeft in de milieu-effecten van deze keuzes. 2. Planuitwerking en programma's: thema's die niet worden uit-gewerkt maar terugkomen in de uitwerking van de omgevings-visie. 3. Aanvullende milieu-informatie. Omschrijvingen referentiesituatie en aanvullende milieu-informatie. 4. Monitoring en borging van het milieubelang in het vervolgproces	Zienswijze

Bijlage 1:

Reactienota, zienswijzen en antwoorden

Bijlage 1 Reacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Bedankt voor het delen. Ik lees helaas niets terug over de slechte bereikbaarheid van Overvecht-Noord ten opzichte van station Utrecht Centraal. Kanaleneiland is bijvoorbeeld per tram prima bereikbaar. In de spits doet de bus vanaf halte Rio Brancodreef er 35 minuten over. Bij minder drukte toch een goede 25 minuten. Deze reistijd gecombineerd met de overstaptijd van de NS zorgt ervoor dat ik vaak de auto pak naar werk buiten de stad, wat ik erg zonde vind. Is hier nog ruimte voor in de nieuwe plannen?	Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn. Meer informatie hierover staat in het hoofdstuk 'Veilig en Verbonden' van de omgevingsvisie.
2	Vandaag ik jullie post met daarin de plannen voor de wijk Overvecht. Onderdeel van de plannen is een school voor voortgezet onderwijs. Ik wil jullie hierbij laten weten het niets eens te zijn met het plaatsten van deze school. Dit zal de wijk zeker niet ten goede doen en de waarde van mijn woning zeker niet. Ik reken op deze manier dan ook protest aan. Verzoek om jullie plannen voor een school in de woonwijk (met genoeg problemen met jeugd) te herzien. Kies als locatie bv het bedrijven terrein achter de Franciscusdreef. Hier zullen een stuk minder omwonende er overlast of hinder van ervaren.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school op het bedrijventerrein te bouwen. Op het bedrijventerrein heeft de gemeente geen percelen beschikbaar of in eigendom waar de school gebouwd kan worden. Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet om de school op het bedrijventerrein te bouwen.
3	a. Het hoofdprobleem in Overvecht is: Te veel mensen op een te kleine plek en daarbij te veel sociale huur. Jullie visie zorgt voor nog meer druk op de wijk. 5000 extra woningen , bijna een kwart extra. Hierdoor zullen de bekende problemen toenemen. b. Wegen en parkeerplekken zeker richting en op winkelcentrum Overvecht zijn overbelast. Door wegen en parkeerplekken te sluiten creeer je ergens anders in de wijk bottlenecks. c. Overvecht heeft reeds heel veel groen en ligt aan een mooi bos. Door nog meer groen aan te leggen is de kans op afvaldumping, wat reeds gebeurt, en ongedierte groter. Tevens nodig je overlast in het park uit als dit afgelegen ligt van wegen. Ook zorgt dit voor onveilig gevoel voor mensen die door het park moeten, zeker als het donker is. Tevens ontstaan	a. We herkennen niet dat het hoofdprobleem te veel mensen op een te kleine plek is. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter behouden blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. b. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	hierdoor vluchtroutes waardoor handhaving door politie lastiger is. De laatste jaren worden speelplekken ook amper gebruikt doordat de interesse van de jeugd is verplaats naar het online leven. d. Ik betwijfel of over al deze punten is nagedacht. Ik heb het gevoel dat geen rekening is gehouden met het gedrag en de cultuur in Overvecht en dus vanuit een ideale situatie uit wordt gegaan. Dit geld kan beter geïnvesteerd worden. Bijvoorbeeld flats afbreken en laagbouw realiseren. Bestane bewoners spreiden over de wijk. Dit komt de leefbaarheid meer ten goede.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. c. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. d. Wij willen een omgevingsvisie maken die juist specifiek voor Overvecht is en uitgaat van de krachten en de uitdagingen in deze wijk.
4	Ten eerste wil ik u en het hele team bedanken voor het opsturen van de Omgevingsvisie voor Overvecht. Ik woon zelf al zeven jaar in Overvecht en ben dus ontzettend blij met de richting waar de gemeente heen wil gaan. Enige commentaar wat ik wou voorleggen betreft de verlaten parkeergarage tussen de gebouwen van de Faust-en Rubicondreef. Wij wonen zelf op de Rubicondreef en denken al een tijdje dat het voordelig zou zijn om de parkeer garage te slopen en in plaats daarvan een voorziening plaatsen voor de omwonenden. Iets in de trend van een moestuin, park oid. Het zou ontzettend veel toevoegen aan dat stuk grond aangezien het stuk grond relatief groot helemaal niet wordt gebruikt.	Dank voor uw positieve reactie De garage tussen de gebouwen van de Faust- en Rubicondreef is geen eigendom van de gemeente en we zijn afhankelijk van de medewerking van de eigenaar. Tot op heden is deze nog niet bereid de plek te herontwikkelen. Maar, we zijn het met u eens dat deze plek een andere invulling hoort te krijgen en veel meer kwaliteit verdient. Op de buurtkaart van de Taagdreef hebben we deze plek nu benoemd en we zullen ons hier actief voor in gaan zetten.
5	Graag reageer ik op de uitgewerkte omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In het document zijn meerdere beoogde fiets/wandelverbindingen onder het spoor met de wijk Tuindorp opgenomen. Als bewoner van Tuindorp ben ik zeer overvallen en verbaasd over dit plan omdat er compleet voorbij gegaan wordt aan de consequenties voor de buurt Tuindorp: wat is het effect op de leefbaarheid, veiligheid en de verkeersdrukte? Hieronder een opsomming van enkele bezwaren:	a. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Er is geen enkele participatie vanuit bewoners in Tuindorp gevraagd/aangeboden, terwijl de beoogde aanpassing zeer grote consequenties heeft voor de buurt. b. Er zijn binnen een afstand van 1 km reeds 2 doorgangen onder het spoor, met in het midden een 3e doorgang (station Overvecht). Dit lijkt reeds ruim voldoende om de bereikbaarheid van de scholen in Tuindorp te garanderen (dit wordt als enige concrete argument genoemd in de omgevingsvisie). c. Er is binnen Tuindorp alleen bestemmingsverkeer en nadrukkelijk geen doorgaand verkeer. Dit bevordert de veiligheid voor alle bewoners, maar met name voor kinderen en ouderen. Een doorgaande fietsroute heeft grote consequenties voor de verkeersveiligheid, drukte op straat en dus de leefbaarheid in de buurt. Zowel westelijk als oostelijk (Eykmanlaan en Meester Tripkade) is er een hoofdfietsroute die juist wel geschikt is voor grote aantallen fietsers en wandelaars. d. De ondertunnelde doorgang heeft een aangetoond negatief effect op de veiligheid in de buurt en met name in de straten nabij de ondertunneling. Tevens is de ondertunneling zelf vaak een onveilige plek voor bewoners van zowel Overvecht als Tuindorp, met name voor ouderen, vrouwen en kinderen. De argumentatie voor de ondertunneling is onduidelijk: gaat het alleen om de bereikbaarheid van de scholen? Zijn er andere zwaar wegende argumenten? Uit het participatieverslag blijkt dat de ondertunneling als optie is aangeboden aan de bewoners van Overvecht, waarbij slechts 50-70% dit een goed idee vond. Dit lijkt geen eenduidig mandaat voor een dergelijke ondertunneling.	b/c/d. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
6	Graag reageer ik op de nieuwe ontwerpvisie voor de wijk Overvecht. Als bewoner van Tuindorp ben ik erg blij dat dit stadsdeel verder wordt ontwikkeld, maar ben ik geschrokken van de extra fiets- en wandelverbindingen die onder het spoor voorzien zijn richting onze wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dan dat dit ernstig negatieve impact zal hebben op de (verkeers)veiligheid bij ons in de buurt. Kijkend naar de bizarre, asociale taferelen die nu al plaatsvinden door fatbikes, scooters en ander gemotoriseerd vervoer van en naar Overvecht, voornamelijk over de Meester Tripkade, is het goed voor te stellen dat deze overlast zich dan ook naar andere fietspaden onder het spoor zal verplaatsen, met gevolgen voor de veiligheid in onze krappe straatjes waar veel kinderen gebruik van maken. Nog los van het beperkte nut dat uitgaat van deze verbindingen zijn de straatjes in Tuindorp krap, spelen er overdag en 's avonds vaak kinderen op straat en is nu al sprake van een wankel evenwicht tussen bestelbusjes, autoverkeer van bewoners, (bak)fietsverkeer, voetgangers en kinderen. Als daar nog meer 'recreanten' vanuit Overvecht aan toegevoegd worden verslechtert dat de leefbaarheid op straat. Ik wil u vragen, alvorens hier miljoenen gemeentebelasting aan uit te geven, om het nut van de extra wandel- en fietsverbindingen te heroverwegen en met een invulling te komen die recht doet aan het karakter en de ruimtelijke ordening van de woonwijk waarin wij wonen. Tot slot zou ik zeer benieuwd zijn naar de visie van de politie op de uitrol van deze extra vluchtroutes voor criminelen uit Overvecht. De politiehelikopter is boven Overvecht nu helaas een frequente gast, en ook die overlast willen we liever niet de wijk in halen.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
7	De omgevingsvisie voor de buurt Neckardreef e.o. is denk ik net iets te vooruitstrevend. De gemeente heeft het over een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef naar station Overvecht. Maar de gemeente heeft nauwelijks invloed op de vormgeving en implementatie van het openbaar vervoer in de stad en regio Utrecht. De provincie Utrecht en het OV-bedrijf bepalen of zo'n snelle busverbinding zal komen of niet. Op dit moment van schrijven is de frequentie van bestaande buslijnen omlaag gebracht. We hebben te maken met overvolle kleine standaardbussen die vaak uitvallen. De uitval van de buslijnen is zodanig dat de betrouwbaarheid niet te garanderen is.	Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. We hebben de knip op de Neckardreef aangepast, we gaan in de toekomst onderzoeken of hier een maatregel nodig is. De bereikbaarheid van nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op dit moment is de maximumsnelheid op de Neckardreef teruggebracht naar 30 km per uur. En ik merk dat het verkeer zich daarop aanpast. Op de kaart zie ik het voornemen om een deel van de Neckardreef te gaan afsluiten. Dat is een zeer slecht idee. Allereerst moeten hulpdiensten bij noodgevallen snel ter plaatse kunnen zijn. Het afsluiten van een deel van de Neckardreef betekent dat hulpdiensten langer onderweg zijn. Daarnaast zijn sommige personen vanwege invaliditeit of ziekte afhankelijk van de auto. En de Neckardreef is op dit moment veiliger dan jaren geleden. Een alternatief idee: fietsstroken aanbrengen op de Neckardreef zou ik wel prettig vinden, want momenteel durf ik niet over deze weg te fietsen. Ik vind het zeer zorgelijk dat de omgevingsvisie gericht is om van Overvecht één groot park te maken. Dit is een krankzinnig plan. Waarom mogen er geen auto's over de Marne of Moezeldreef rijden? Deze route zorgt ervoor dat Overvecht bereikbaar blijft. Met het voornemen tot de afsluiting van Marnedreef, Moezeldreef, deel van de Neckardreef zal Overvecht-Zuid slecht bereikbaar worden. En de gemeente kan niet garanderen dat we een kwalitatief betere vorm van OV krijgen. Want de gemeente gaat niet over het openbaar vervoer in de stad. Overvecht is al een behoorlijk groene wijk met volop ruimte voor recreatie, sport of om te fietsen. Het is onnodig om Overvecht zodanig te vergroenen dat de wijk zeer slecht bereikbaar zal worden. Slecht bereikbaar voor hulpdiensten, invaliden en gezinnen. Daarnaast wordt in de omgevingsvisie te weinig rekening gehouden met de stedelijke dynamiek. Deze wijk is nu eenmaal onderdeel van een grote stad en daar horen ook auto's bij. We zijn geen dorp. a. Zorg voor meer fietsstroken op drukke wegen zoals de Neckardreef en maak parken aantrekkelijker. b. Heel veel bankjes zijn jaren geleden door de gemeente verwijderd vanwege overlast. Maar ik zie de bankjes toch graag terugkeren.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. We zetten in op lagere snelheid en minder auto's op straten zoals de Neckardreef, waardoor het aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen. Ook stellen we diverse ingrepen voor om de parken aantrekkelijker te maken. Het plaatsen van bankjes valt niet onder de omgevingsvisie Overvecht. Wij hebben uw suggestie doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	c. De parken worden op dit moment slecht onderhouden. Veel overwoekerde looppaden en onkruid maken deze parken juist erg onaantrekkelijk. Laat de gemeente de visie ook daarop afgestemd zijn. d. Het verwijderen van parkeerplaatsen wil ik absoluut ontraden. Op dit moment zijn er zelfs te weinig parkeerplaatsen in de avond- en nachtelijke uren. En dat is niet de bedoeling. Deze omgevingsvisie is ontworpen door de ogen van beleidsmakers en overijverige ambtenaren. Daarbij is denk ik voorbijgegaan aan wat de bewoners zelf willen. Ik kan enkel mijn hoop uitspreken dat deze visie niet in beton gegoten is.	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. De visie geeft voldoende ruimte voor deze uitwerkingen.
8	Vanuit de omgevingsvisie overvecht heb ik vernomen dat er nieuwe fietstunnels in de planning staan. Een van de fietstunnels is gepland onder het station door en komt uit op de Prof van Bemmelenlaan. Graag teken ik bezwaar aan tegen dit plan. De straat waar de tunnel op uitkomt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	bevat twee basisscholen, waardoor er grote verkeersartefacten en drukte aanwezig is op de verschillende schoolstart en eindtijden. Het is nu al een kunst kinderen veilig op school te krijgen, ook zonder hard rijdende fietsers en brommers uit een fietstunnel. Daarnaast ondervinden omwonenden al meer dan genoeg geluidsoverlast vanuit het station, daar kan geen tunnel bij die hier qua geluidsoverlast nog een schepje boven op doet.	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
9	Dank voor het uitgebreide schrijven. Ik heb vragen met name over punt 8 op het gekleurde(zeer onduidelijke)kaartje. Er staat: Tussen het gebied..... ruimte voor stedelijke bebouwing met woningen en voorzieningen. De pijl wijst naar een stuk groen tussen de appartementen op de Othellodreef en de Tannhauserflat. Ik dacht eerst dit is verkeerd aangegeven. Het is een zeer noodzakelijk stuk groen met bomen en vormt een rustpunt in deze drukke buurt. Vanuit de Tannhauserflat is door de hoogbouw al veel geluid extra te horen. Als u daar gaat bouwen, dan is de rust in het stukje groen weg, U weet net als ik dat bebouwing in de hoogte vraagt om parkeerplaatsen, voetballende kinderen en veel spelen op het gras en bbq aldaar vanuitdeze stapelwoningen en weg is het groen!! Dan zal zeker ook van uw kant de opmerking komen. het spijt ons maar er moeten een paar bomen weg. Daar kunnen we op wachten. het spijt u niet IK HEB EEN BETER IDEE: DE PARKEERPLAATSEN EN DE TANNHAUSERFLAT vervangen door 4 lagen hoge appartementen zoals de Maria van Hongarijedreef met parkeermogelijkheid. Dat stuk prachtig is vernieuwd. dat was een gribus. Wat ik u ook wil aangeven: verbouw de winkels en huizen met een luxe uitstraling. Werken met destructieve jongeren heeft mij geleerd: Hoe mooier de woonverblijven en hoe schoner hoe minder destructief zij werden. De winkels in Overvecht: De Gagelhof en tegenover de moskee zijn verschrikkelijk shabby. Vroeger was tegenover de moskee een keurslager, een banketbakker en het zag eruit zoals in De Gaard en bv Kerkelanden in Hilversum. De plaatselijke (lees Turkse en Marokkaanse) winkels en de omgeving zijn smerig. Waarom	Het gebied rond de Tannhäuserdreef is aangegeven als oranje "Stedelijk gebied". In de omgevingsvisie Overvecht in het hoofdstuk "ruimte voor groei" spelregels gegeven. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. Per kleur gebiedstype hebben we naast spelregels voor ontwikkeling, structuur, programma, architectuur nu ook aparte spelregels voor woonmix, groen en parkeren opgenomen. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Met de omgevingsvisie beogen we brede wijkverbetering, waaronder het voorzieningenniveau. Bij verdere uitwerking of nieuwe ontwikkelingen kunnen we sturen op uitstraling en beeldkwaliteit en/of geldt het welstandsbeleid. Wij kunnen niet handhaven op onderhoud van gebouwen. In de omgevingsvisie wordt er duidelijk gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de omgevingsvisie voorkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stellen jullie daar geen eisen aan. (O o het is Overvecht maar??) Zelfs de Marokkaanse en Turkse mensen uit onze (koop)woningen zien het graag anders en keuriger. U woon t hier waarschijnlijk niet en ik zie de Nederlandse mensenweggaan en ik ben zelf ook in de gelegenheid om als het moet naar Tuindorp Oost te verhuizen, waar een mooi en goed onderhouden winkelcentrum is en de huizen verzorgder met tuinen en groen. ik hoop niet dat dat nodig is. Ik begrijp dat u als gemeente de woningen liever in Overvecht kwijt wil dan in het Wilhelminapark, maar zet ze dan op het industrieterrein. Daar is nog plek en vervang daar oude gebouwen. Ja maar hoor ik u zeggen mensen willen bij het station en de moskee wonen. Er zijn ook twee kerken in de buurt hoor!! En mensen hebben vaak een auto en kunnen ook met de bus naar het station. Ik mag het niet zeggen, maar doe het toch: Door de moskee is de buurt erg achteruitgegaan en meer mensen die benauwd op elkaar wonen en niet allemaal gewend aan keurig onderhoud dat geeft nog meer shabby woonomgeving. Ik druk me nu met het benoemen van deze mensen wat wollig uit. Maar ik ben ook gewend om rapporten te maken met mooie verhulde taal en daar kan ik in jullie brief heel wat zinnen van aanwijzen. Gebakken lucht noemen we dat.	
10	Ik heb de omgeving visie van Vechtzoom-Zuid bekeken. Hier uit heb ik niet op kunnen maken wat er nu precies met de Carnegiedreef gaat gebeuren en wat de impact gaat zijn voor mijn dagelijkse reisbewegingen naar en van werk. Kan dit verduidelijkt worden? Daarnaast hebben de buurtbewoners van de Japuradreef kruising te hoogte van Colombiadreef last van verkeer wat op hoge snelheid accelereert door de bochten. Word hier ook wat aan gedaan?	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. Er vanuit gaand dat u met de auto naar uw werk reist, betekent dit in de toekomst dat u vanuit Vechtzoom-Zuid via de Einsteindreef of de Rio Brancodreef (afhankelijk van waar in Vechtzoom-Zuid u woont) de buurt verlaat en niet meer via de Carnegiedreef. De Japuradreef wordt een 30 km/uur straat. Mogelijk eerst met (tijdelijke) maatregelen, maar later met een volledige herinrichting waarbij de straat onder andere smaller wordt gemaakt.
11	Het vergeten eiland. Zo noem ik gekscherend onze woonwijk die verstopt zit tussen alle flats. Een wijk die vroeger barstte van de kinderen die bij elkaar in	Het is spijtig te horen dat u ontevreden bent over het onderhoud in uw wijk. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft een abstractieniveau die

Nr.	Reactie	Antwoord
	de tuinen speelden, buren die met elkaar buiten aten en gezinnen die elkaar kenden. Nu is het een vergeten eiland in Overvecht. Dat nauwelijks onderhouden wordt door de gemeente. Een speeltuin die niet bekend is bij de gemeente en dus verpaupert. Een prachtige groenstrook met 8 trotse platanen, die ook genegeerd wordt, boomspiegels die eruit zien als treurige zanderige plekken. Een wijk waar pas na 2 jaar zeuren aandacht aan wordt besteed en de gemeente eindelijk een beetje schoonveegt. Groot was dan ook mijn hoop toen de omgevingsvisie voor Vechtzoom-Zuid in de bus viel. Maar de visie van de gemeente laat zien dat ook zij onze wijk niet kent. Onze wijk wordt oranje ingekleurd in plaats van geel. (6) We worden meegenomen in stedelijke bebouwing en voorzieningen, terwijl de populatie het tegenovergestelde is en ook wordt. De huizen trekken starters aan. Er worden opnieuw kinderen geboren, gezinnen nemen weer toe. De flat rondom, die vroeger een seniorenflat was, trekt nu jonge mensen en gezinnen aan. Je hoort en ziet weer. baby's. Maar we worden vergeten. De speeltuin is onbekend bij de gemeente. Het is onveilig en ontoegankelijk. De groenstrook staat niet eens op de gemeentelijk kaart. Het kleurt 'bebouwd' en niet als 'groen'. Alles wordt verwaarloosd. Laat onze wijk van de Zuidpooldreef alsjeblieft GEEL kleuren. Geef niet alleen de nieuwbouwwijk aan de overkant de aandacht, maar geef deze oude wijk weer kleur. Laat er aandacht zijn voor het groen dat er al is, laat de speeltuin aandacht krijgen, laat het eiland weer tot bloei komen, ook al staat het op de vreemdste plek in heel Overvecht. Laat het een onverwachte oase zijn. Laat alsjeblieft onze wijk weer een echte WOONBUURT zijn zoals het vroeger altijd is geweest. En neem onze wijk niet mee in een stedelijke visie, maar in een woonvisie. De oude en nieuwe bewoners snakken naar aandacht en de gezelligheid van vroeger. De gemeente kan nu verschil maken.	voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstucturen van de wijk en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het klopt dat daarbij niet alle groenplekken en speeltuinen te zien zijn op de kaart. Deze zijn weldegelijk bekend bij de gemeente. Bij verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concretere plannen komen aspecten als veiligheid, groen, speelplekken, type woonprogramma, ook concreter aan bod. Uw wijk heeft een oranje kleur in de omgevingsvisie gekregen, als overgangszone tussen de gele en de rode buurten. In deze oranje vlek zijn al voorzieningen aanwezig en de woonbebouwing is grotendeels in ruimtelijke verschijningsvorm en situering afwijkend van de overige oorspronkelijke Overvechtse bebouwing. Dit is een aspect die past bij de uitgangspunten voor de oranje gebieden. De omgevingsvisie geeft aan: ook in de oranje gebieden bouwen we voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen we waar kan. Ingrepen zullen bij moeten dragen aan de brede doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Evenals bij de gele woonbuurten geldt in oranje: Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen.
12	Lijkt me voor fietsers heel handig Echter fietsertunnels leiden nogal eens tot criminele activiteiten. Misschien is het een goed idee om ze na zonsondergang heel goed te verlichten, zodat het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet alleen licht is aan het eind van de tunnel. Cameratoezicht zou ook een optie kunnen zijn.	barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
13	Dank je wel voor de documenten. Goed om te lezen dat er veel) ruimte komt voor wandelen en fietsen en dat er veel groen toegevoegd wordt. Graag zou ik nog de volgende punten mee willen geven voor het verdere ontwerp: • Door Nieuw Overvecht is nu de 'mogelijke HOV' ingetekend. Fijn te zien dat dit nu in ieder geval wordt overwogen. Graag pleit ik weer voor HOV over Nieuw Overvecht ivm bereikbaarheid van de sportparken. Google maps geeft minimaal 12 minuten lopen van een halte op de Fransiscusdreef naar sportpark Manitobadreef 4 of 8. Omwille van veiligheid en bereikbaarheid sportparken pleit ik voor doortrekken HOV over Nieuw Overvecht; • Naast Manitobadreef 8 is ook sport ingetekend. Wordt dat een nieuw sportterrein of betreft dit stcihting SUL (auto's en lijnvliegen)? • Veel inpassing van sporten en bewegen in de parken en ruimte voor wandelen en fietsen in de wijk. Dat is goed om te zien. Ik pleit nogmaals voor parken die uitnodigen tot sport en bewegen. Niet alleen wandelen en fietsen maar ook andere vormen van actieve mobiliteit. Denk aan skateboarden, steppen, hardlopen. Ook aandacht voor urban sports. SportUtrecht denkt graag over mee over de invulling en ook is het aan te raden om daar met de andere partners in het sociaal domein over te sparren als definitieve invulling ter sprake komt. Zie ook bijlage voor velo parcours die je door de wijk kunt laten lopen. Daagt en nodigt uit en heeft een natuurlijk aanzien. • Buurtcentrum De Dreef lijkt op de verkeerde plek ingetekend te zijn op het kaartje. Ingetekend waar nu Boks zit volgens mij.	We weten nog niet of de HOV verbinding op Nieuw Overvecht gaat eindigen of doorgaat richting Zuilen. Beide opties zijn nog opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. Mocht de HOV niet door Nieuw Overvecht gaan, zetten we in op aanvullend buurtgericht OV op het bedrijventerrein. Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De sportsymbolen in Nieuw Overvecht nabij de Manitodreef 8 betreffen bestaande sportvoorzieningen zoals voetbalvereniging EDO. De parken zijn conform de omgevingsvisie een plek om te sporten, te spelen en om van de rust te genieten. Het verzoek om vormen van actieve mobiliteit en sport en beweeginrichting toe te voegen past binnen de omgevingsvisie. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie dient dit verder uitgewerkt te worden in samenspraak met inwoners, gebruikers partners die actief zijn in de wijk. Dit herkennen wij niet. Op de buurtkaart 'Neckardreef e.o.' is buurtcentrum De Dreef onderdeel van Talentcampus. De locatie waar BOKS is gevestigd, is aangeduid als 'het hart van de buurt'. 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. 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.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Zoals HOV nu is ingetekend bij kaart 'Taagdreef en Rubicondreef' worden Cruyff Court en Krajicek playground door een busstrook afgesneden van MPowercollege. Natuurlijk minder auto's dan bussen. Maar pleit wel voor een op het oog natuurlijke strook zodat verbinding school en court/playground op zicht niet te erg verbroken wordt. • Goed te zien dat extra verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht ingetekend is. Ik pleit voor overgangen en niet voor onderdoorgangen (geen tunneltjes ivm veiligheid), tenzij die tunnels niet voor mens maar voor dieren zijn. Idee van twee natuurlijke heuvel over de NRU heen voor mens en dier is nog steeds een mooie gedachte met een natuurlijke verbinding tussen Noorderpark en de wijk. Aanvullend op de ideeën van de pumptrack en het velopark, die ik eerder heb gestuurd, hierbij nog een aanvulling voor invulling openbare ruimte: atletiekplein. Zie de presentatie; In Utrecht hebben we natuurlijk Dafne Schippers als atletiek-grootheid. Ik heb begrepen dat zij zich ook sterk maakt voor atletiekpleinen en hier voor Utrecht een ambassadeursrol in zou kunnen vervullen. Kijk ook bijvoorbeeld naar Skills Gardens, sportvelden in de openbare ruimte gebaseerd op Athletic Skills Model. Hier gaat het om uitnodigende inrichting van de openbare ruimte waar gebruikers zich breedmotorisch ontwikkelen. Iets wat we in Utrecht nastreven. Ook zo'n atletiekplein draagt bij aan die breedmtorische ontwikkeling. De minitrack al voorbeeld hoe je in het klein op meerdere plekken atletiek terug zou kunnen laten komen op speelplekken in de wijk. Wij denken samen met de partners in de wijk (sportclubs, JoU, DOCK) graag mee over invullingen van openbare ruimte.	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Dank voor het aanbod om mee te denken over de invulling van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie zullen wij de stakeholders betrekken, net als bewoners en gebruikers.
14	Met aandacht de wat klein uitgevallen plattegrond over de toekomst van Overvecht tot me laten doordringen. Maar één troost het Sentapad heeft zelfs de tekening bereikt. als ik het goed begrijp wordt er weer meer AFGEBROKEN dan OPGEBOUWD.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weg gaat, dan spreekt de omgevingsvise de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo zie ik een grote groene strook waarin de wandelaar en de fietser voorrang hebben daarvoor verdwijnen de door de FNV gebouwde BESCHUTTE woningen voor ouderen die deels wonen met een tuintje een GROTE LUXE in Overvecht. Troost u ze zijn niet meer beschut , gelukkig was er een bezuinigingsronde. ik zal de afbraak niet meer meemaken want jaargang 1937 is wat je noemt ietwat overbodig. nutteloos en afgeschreven. Maar waar stopt u de aanstormende Boomers ??? In 20 hoog met gesloten ramen en geen balkon want die springen zeker weten een keertje. Welke stadsontwerper heeft u ingehuurd om dit voor elkaar te krijgen. zeker de eerste de beste of een die het voor een PRIKKIE wilde doen. Het kan ook zijn dat u een wedstrijd heeft uitgeschreven voor jonge ontwerpers of eenvoudig weg Bij inschrijving net als bij de ZORG en dan maar afwachten waar het schip strandt. U nodigt mensen uit om in de Zamenhofdreef te komen staren naar iets wat nooit helemaal uit de verf zal komen en dat weten jullie ook. U kent het gegeven dure woningen bouwen want de samenstelling van de bevolking is nogal eenzijdig en dat zal mengen? de laatste tijd wordt er veel geschreven over dat men moeilijk met ANDEREN dan de eigen BUBBEL converseert want waarover ??? het voorstel om tussen de ELITE wat arbeiderswoningen sorry sociale woningen te plannen zal een schok betekenen voor deze buurt MENGEN ?? ha ha Helaas ben ik verhinderd om de plannen van dichtbij te bekijken de mobiliteit holt achteruit. Maar ik zal zo mogelijk op GOOGLE de plannen volgen en van mijn misnoegen blijk blijven geven. Hier ligt ter inzage de plannen die goedgekeurd werden en ook uitgevoerd vanwege overlast.	Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorgconcepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid vn winkels. De omgevingsvisie richt zich op een gemengde woningvoorraad. Als in heel Overvecht, maar ook specifiek in de nieuwbouw. Er is dus geen sprake van uitsluitend toevoegen van dure (koop)woningen.
15	Per post heb ik de omgevingsvisie van Neckardreef e.o. ontvangen. Er staan mooie ideeën in. Mooi om te zien dat er veel aandacht is voor groen! Als bewoner van de dommeringdreef heb ik veel groen om me heen als ik de deur uit stap, maar het voelt maar weinig als natuur door de grote hoeveelheid	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	afval tussen de planten. Het gaat om o.a. plastic zakken, zwervend huis-/grofvuil dat op straat wordt gedumpt en blikjes. Ik denk dat dit deels komt door nalatigheid van bewoners, maar wellicht ook een gebrek aan prullenbakken op straat. Daarbij nodigt het vele afval op straat mensen ook niet uit om hun verantwoordelijkheid te nemen in het schoonhouden van de open ruimte. Ik vroeg me af of zwerfafval ook wordt meegenomen in het omgevingsplan. Aan de ene kant snap ik dat het omgevingsplan meer is gericht op de ruimtelijke indeling. Aan de andere kant zou het zonde zijn als nieuw aangebracht of verbeterd groen direct weer wordt bezaaid met afval.	schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
16	Dit speelt wellicht in Vechtzoom-zuid, maar wil dit toch aangeven, 10-tallen jaren was het onmogelijk om met de auto, in beide richtingen van de Vechtdijk het Zandpad op te rijden. Dit had natuurlijk te maken met de prostitutie op het Zandpad. Die fysieke maatregelen zijn daar weggehaald. Er staat helaas maar 1 Verkeersbord C1. Dit bord staat op het zandpad in de richting van Vechtdijk. Dit bord betekend dat het verboden is in te rijden, in beide richtingen, zie afbeeldingen 3370, vanaf Zandpad Vechtdijk op en 3751 van Vechtdijk naar Zandpad. Dat betekent dat er ergens op de Vechtdijk ook zo'n bord moet staan. Dat is dus niet zo. In augustus 2022 heb ik dat gemeld nog steeds niets aan gedaan. In januari, dit jaar is een verzinkbare paal geplaatst. Afbeelding 3752 en 3909. Op de locatie Zandpad - Vechtdijk. Om autoverkeer onmogelijk te maken. Deze paal geeft sinds dat deze eind januari 2024 geplaatst is 2 dagen omhoog gestaan. Dit heeft niets te maken met de strooiroute. Paal staat namelijk niet in het fietspad.	Het klopt dat er in januari een paal is geplaatst. We zijn op dit moment bezig met een oplossing en bereiden een verkeersbesluit voor om de bebording in orde te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit heeft alles te maken met een aantal bewoners van de Vechtdijk, die als de paal omhoog staat met de auto om moeten rijden. Nu rijden ze dus vanaf de Vechtdijk, het Zandpad op. Wat officieel verboden is. Deze bewoners zijn ook geen ontheffinghouders. Ik fiets daar regelmatig en moet uitwijken voor auto's die over de smalle brug en Vechtdijk rijden. En de gemeente Utrecht zegt dat ze oa lopen en fietsen voorrang willen geven. Dat wordt gezegd maar zeker niet gedaan. Op deze locatie wordt het gebruik van de auto aangemoedigd. Er wordt zo'n paal geplaatst voor veel geld en niet gebruikt. Het is daar zeker niet verkeersveilig. Als ik zo'n wijkbericht lees zie ik veel plannen, maar trek zeer in twijfel wat daarvan gaat lukken. Er komt een gigantisch financieel tekort aan. Ik woon in de wijk die in 2030 gasvrij zou worden, dat gaat dus nu opeens niet door. De noordelijk rondweg Utrecht (NRU). Veel plannen gebeurt niets. Heel Utrecht betaald parkeren, ook in wijken waar totaal geen overlast is.	
17	Ik heb de volgende punten van aandacht: 1) Bij [redacted], waar ik woon wordt voorgesteld ruimte te maken om aanpassing aan de bebouwing te doen. Hoe? Appartementen voor ouderen die deels zorg krijgen van Careijn, ernaast gelegen. 2) Wegafsluiting op de Neckardreef voor auto's toch niet voor bus 6 mag ik hopen. Wij ouderen hebben o.v. nodig dichtbij. En waar rijdt bus 1 als op die route ook een afsluiting komt? Er zijn geen bushaltes voor lijn 6 en 1 ingetekend. Makkijk gezegd: meer gaan fietsen en lopen. Bedacht door fitte jongeren en milieupartijen in de gemeente (wethouder voorop) Hier wonen 80plussers!! De afsluitingen maken het onmogelijk om met de auto bij het winkelcentrum te komen vanaf de Werradreef. Dan wel met grote omweg buitenom via	1. In de ontwerp omgevingsvisie was uw woonbebouwing aan de Werradreef aangeduid als "Transformaties in het groen". In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft dit gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden". Het doel van deze groen-oranje gebieden is meer en beter groen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Transformatie is alleen mogelijk, mits dit bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moldaudreef, NRU en Einsteindreef. Meer kilometers, meer uitstoot, slechtere luchtkwaliteit Kruispunt Moldaudreef- Neckardreef wordt drukker en vanuit Neckardreef is de Moldaudreef nu al moeilijk op te rijden. Wordt nog erger dan. Toch een rotonde? Moldaudreef de nieuwe racebaan ipv Neckardreef? Genoemd kruispunt nog gevaarlijker.	voordoet in deze "Groene buurtranden", dan zal er op deze manier geadviseerd worden. 2. De Neckardreef wordt niet voor bussen afgesloten. Precieze lijnvoering en haltes van het buurtgerichte OV zijn niet opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie omdat deze later worden bepaald. De maatregelen voor autoverkeer (knips) hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
18	Al ruim 50 jaar woon ik behoorlijk tevreden in Overvecht- Noord en heb de wijk zien groeien, sociaal zien afbrokkelen en op dit moment weer aan het opkrabbelen. Persoonlijk vind ik de omgevingsvisie een drama voor Overvecht, waar weinig bewoners inspraak in hebben gehad. Als je de cijfers bekijkt hebben maximaal 8% van de bewoners meegedacht over de omgevingsvisie, inspraakavonden worden door 0,006% bezocht en de ingevulde enquêtes zijn qua hoeveelheid ook onder de 1%! Hoe bedoel je, we hebben ons best gedaan om bewoners te betrekken? Opvallend is dat zelfs degene die in staat waren de enquêtes in te vullen, wat een gedrocht en met gestuurde vragen, tegen bepaalde stellingen waren, wat betekent dat draagvlak voor veel plannen niet toetsbaar en er waarschijnlijk niet is. Daarnaast worden veel plannen in de omgevingsvisie toch doorgezet ondanks het feit dat veel Overvechters de plannen slecht vinden. Overvecht is een mooie wijk om in te wonen, gebruik het geld wat in de aanpassingen gestopt zou gaan worden, om de aandachtspunten als sociale veiligheid, beter en goedkoper OV en vervuiling tegen te gaan. Als deze plannen doorgaan dan wordt Overvecht de komende 20 jaar een bouwput en waarom? Niet omdat de Overvechter dat wil, maar omdat er een aantal bestuurders hun zin willen doordraven en nooit in de wijk komen. Wie gaat dit betalen? Er is geen geld om de NRO aan te pakken en om het OV te verbeteren maar wel om Overvecht op de schop te nemen!? Is er niet genoeg geld verspilt aan de Uithoflijn, Overvecht Noord aardgas vrij, de parkeren app, versmalling Marnixlaan en omstreken. Allemaal trajecten waarin er niet geluisterd wordt naar de bewoners die er rechtstreeks mee te maken hebben.	Van andere omgevingsvisies weten we dat het een abstract onderwerp is om over mee te denken; en dat de meeste bewoners meer geïnteresseerd zijn om mee te denken op het moment dat een ontwikkeling concreter wordt. Dat maakt ook dat we tevreden zijn met de hoeveelheid betrokken bewoners die met ons mee hebben gedacht en hebben gereageerd. We hebben door een mix van verschillende communicatiekanalen, -middelen, manieren en momenten geprobeerd om zo veel mogelijk mensen te bereiken. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht is als wijk op dit moment langzaam aan het opkrabbelen, je ziet steeds meer autochtonen gezinnen huizen kopen, waardoor de wijk diverser wordt. Maak het aantrekkelijk door de bewoners aangegeven aandachtspunten aan te pakken. Hiermee zou de bewoner van Overvecht geholpen worden en niet door de uitvoer van de voorgestelde omgevingsvisie.	
19	In de omgevingsvisie lijken de woningen van het complex Dommeringdreef/Brandenburchdreef weg te vallen, of in elk geval het deel aan de Dommeringdreef. Ik las ook dat er sprake is van 'bebouwing weghalen' om park De Watertoren weer aan te laten sluiten naar het Noorderpark. Betekent dit dat het de bedoeling is dat het hele complex gesloopt wordt? En op welke termijn zou dat ongeveer zijn? Het gaat namelijk om een complex dat behoorlijk degelijk is en nu nog goed onderhouden is. (En het slopen van alleen de Dommeringdreef zou wel betekenen dat de sociale ruimte die hier is vervalt.) Ik kon het ook niet terugvinden in de kaarten van 'nu/straks/later', op al die kaarten staat het complex al niet meer aangegeven. Aanvulling 20 mei: **Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	
20	**Kernpunten zienswijze Abrona** Algemeen ■ Vanwege het scheiden van wonen en zorg is de behoefte aan sociale huurwoningen onderschat; ■ Er is onvoldoende aandacht besteed aan passende woonzorgconcepten voor kwetsbare doelgroepen; ■ De twee locaties van Abrona in Overvecht zijn ten onrechte niet aangewezen als "Zorg"; Locatie Brandenburchdreef 5 ■ Abrona verzoekt uw raad om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. ■ Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Locatie Ghanadreef 2A ■ De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona wenst echter op een kortere termijn haar locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. Dit zal hierna worden toegelicht. 1. Toelichting op de activiteiten van Abrona 1.1 Abrona ondersteunt volwassenen met een verstandelijke beperking. Abrona biedt langdurige zorg, behandeling, participatie en maatschappelijke ondersteuning. Dit wordt in totaal op circa zestig locaties in de provincie Utrecht aangeboden.	U heeft gelijk dat het symbool 'Zorg' mist op de locatie van Brandenburchdreef 5. Wij zullen dit herstellen op de (buurt)kaart. De locatie van Faros is aangewezen als 'Transformatie in het groen' omdat het aan een belangrijke groenstructuur ligt, de (gewenste) verbinding van Park de Watertoren naar het Noorderpark. Op deze plek is transformatie wenselijk, als het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving. De richtlijnen die we als gemeente hebben meegegeven bij het opstellen van de Programmatische Uitgangspunten liggen in deze lijn en wijken daarmee niet af van eerder gedeelde kaders. Voor de hele buurt Neckardreef willen we dat het aandeel sociale huur afneemt. Dat neemt echter niet weg dat er wel nog sociale huurwoningen nieuw kunnen worden gebouwd. We streven er namelijk ook naar om bestaande sociale huurwoningen te 'verkleuren' naar bijvoorbeeld middeldure huur. Dank voor uw zienswijze op de omgevingsvisie en specifiek op de buurtkaart Zambesidreef e.o. Het ontbreken avn het zorgsymbool ter plaatse van de Ghanadreef 2A is inderdaad een ommissie die wij herstellen voorafgaand aan de vaststelling van de omgevingsvisie door de raad. Tevens vraagt u of de ontwikkeling van marktinitiatieven is gekoppeld aan de fasering van de gemeente (openbare ruimte). Alhoewel het in sommige gevallen zeker wenselijk is om hierin gelijk op te trekken zullen wij marktinitiatieven die wij ondersteunen ook eerder begeleiden dan 2030. Wij zijn op de hoogte van de activiteiten van Abrona in Utrecht en Overvecht en we voeren overleg over de locaties Brandenburchdreef 5 en Ghanadreef 2A. De grote behoefte aan sociale huurwoningen herkennen we. Daarom wordt er in de hele stad ingezet op het vergroten van dit segment. Omdat het aandeel in Overvecht relatief al hoog is, zetten we in Overvecht niet in op een kwantitatieve

Zorgaanbod

1.2 Abrona biedt verschillende gespecialiseerde behandelingen aan, zoals psychologische behandelingen, vaktherapie en paramedische behandeling. Voor behandeling kunnen cliënten terecht in het gezondheidscentrum in Huis ter Heide en in de poliklinieken in Maarssenbroek en Leidsche Rijn. Ook is er een polikliniek in het Diakonessenhuis in Utrecht.

1.3 Daarnaast heeft Abrona verschillende soorten plekken om te wonen voor mensen met een verstandelijke beperking. Iedereen vanaf 18 jaar met een CIZ-indicatie 'Verstandelijk gehandicapten' is welkom bij Abrona. Abrona biedt de ondersteuning vanuit verschillende woonvormen, variërend van een beschermde woonomgeving met meerdere bewoners tot individueel wonen met ondersteuning op afstand. Wonen in een beschermde woonomgeving betekent dat meerdere cliënten in 1 wooncomplex wonen, met 24 uur per dag begeleiding en/of zorg van Abrona. Onder andere door marktontwikkelingen (her)ontwikkelt Abrona niet zelf (meer) locaties voor de lichtere doelgroep waarbij individueel en/of individueel geclusterd wordt gewoond met ondersteuning op afstand. Voor cliënten in een zwaardere doelgroep die wonen in een beschermde woonomgeving zal Abrona dat wel (blijven) doen.

1.4 De meeste cliënten die zelfstandig wonen, huren zelf een woonruimte van de woningbouwvereniging. Zij hebben een Wmo of Wlz-beschikking en ontvangen ambulante begeleiding thuis van Abrona. De ondersteuning is heel verschillend. Bijvoorbeeld hulp bij zelf koken. Met geld leren omgaan. Het huishouden doen. Een formulier invullen. Of iets anders. Deze hulpvorm is de laatste jaren steeds belangrijker geworden. Door het scheiden van wonen en zorg en een tekort aan voldoende passende intramurale plekken wonen mensen steeds langer thuis met ambulante hulp.

Locaties in Overvecht

1.5 Abrona heeft in de wijk Overvecht twee locaties: aan de Brandenburchdreef 5 en aan de Ghanadreef 2A. De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef bood woonruimte aan 24 cliënten met een lichte of milde verstandelijke beperking. Het gebouw voldoet echter niet meer aan de hedendaagse voorwaarden om goede zorg te verlenen. Abrona wil het gebouw daarom vervangen door een nieuw gebouw. De groei (groei in aantallen). Wel willen we dat het aanbod beter aansluit bij de vraag, bijvoorbeeld vanuit kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag. Daarom blijft er ook in nieuwbouw ruimte voor sociale huurwoningen, bijvoorbeeld voor deze groepen.

In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten.

In de omgevingsvisie wordt ingezet op een variatie aan woningen, ook voor doelgroepen die behoefte hebben aan zorg- en/of ondersteuning. Op het schaalniveau van de omgevingsvisie wordt niet specifiek ingegaan op enkele doelgroepen of belanghebbenden. De omgevingsvisie biedt in onze beleving voldoende ruimte voor partijen zoals Abrona om in Overvecht actief te blijven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige bewoners van Faros zijn voor de tussenliggende periode verhuist naar een nieuwe locatie in Vleuten. De locatie wordt vanaf juni 2024 tot en met november 2025 gebruikt voor de opvang van 36 vluchtelingen uit Oekraïne.	
1.6	Abrona is van plan om de woonlocatie Faros te slopen en een nieuw gebouw te laten bouwen. Abrona verkent momenteel de mogelijkheden voor het woonzorgprogramma. De voorkeur gaat vooralsnog uit naar gespikkeld wonen. Bij gespikkeld wonen wonen mensen met en zonder hulpvraag samen in een wooncomplex. Het idee is om in het nieuwe pand 48 zelfstandige wooneenheden te realiseren: 24 wooneenheden voor cliënten van Abrona en 24 wooneenheden voor de sociale verhuur. De nieuwbouw zal vanzelfsprekend een groter bouwvolume hebben dan het huidige gebouw aan de Brandenburchdreef waar (slechts) 24 cliënten in een groep woonden. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen maar ook andere opties worden onderzocht. Projectleider bij de gemeente Utrecht, de heer [NAAM], is hiervan op de hoogte.	
1.7	De locatie aan de Ghanadreef 2A staat leeg en doet daarom tijdelijk dienst als kantoor met voorzieningen voor de zorg. Gelet op de huidige omvang van het pand kunnen er slechts 24 cliënten worden gehuisvest. Die omvang is te beperkt om een kostendekkende zorgexploitatie te kunnen realiseren. Omdat er een groot tekort is aan zorgmedewerkers is er namelijk een minimale omvang per groep nodig. De bedoeling is daarom dat deze locatie 40 cliënten in een zwaardere doelgroep kan huisvesten, met aanvullende ruimten om zorg te verlenen. Om dit te realiseren wenst Abrona vervangende nieuwbouw op deze locatie waarbij een groter bouwvolume kan worden gerealiseerd.	
	2. Algemene opmerkingen Aantal sociale huurwoningen 2.In de ontwerp-omgevingsvisie heeft uw raad de toekomst voor Overvecht beschreven. Een van de ambities is dat er minimaal 5000 woningen worden toegevoegd voor verschillende groepen, waarbij het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft en woningen in het midden en hogere segment worden toegevoegd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2.2 Abrona vraagt aandacht voor de maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van het scheiden van wonen en zorg. De komende jaren doen steeds meer mensen een beroep op (ouderen)zorg. Dit terwijl het aantal mensen dat werk in de zorg en het aantal mantelzorgers niet in dezelfde mate toenemen. De zorg moet daarom anders georganiseerd worden. Het uitgangspunt is om thuis te tonen, tenzij dat niet meer kan. Zo heeft de minister bijvoorbeeld het programma Wonen, Ondersteuning en Zorg voor Ouderen (WOZO) gepresenteerd, om ervoor te zorgen dat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen. 2.3 Ook voor de cliënten van Abrona heeft het scheiden van wonen en zorg en veranderende weten regelgeving invloed op de zorg die Abrona biedt. Het uitgangspunt is dat zij zo lang als mogelijk thuis wonen en ambulante begeleiding ontvangen. Dat betekent dat er reguliere woningen nodig zijn waar de cliënten van Abrona kunnen worden gehuisvest. Dit zijn over het algemeen woningen in de sociale sector, omdat de financiën van cliënten van Abrona veelal niet toereikend zijn voor woningen in de midden- en vrije sector. Er zal dus in een toenemende mate vraag zijn naar sociale huurwoningen. 2.4 Abrona vraagt zich af of uw raad in de ontwerp-omgevingsvisie wel rekening heeft gehouden met deze maatschappelijke ontwikkelingen en heeft onderzocht wat de effecten zijn van het scheiden van wonen en zorg op de vraag naar sociale huurwoningen tot 2040. Zo is in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk moet blijven (p. 14) en het aantal sociale huurwoningen in principe minimaal terugkomt in nieuwbouw (p. 47), maar de verwachting van Abrona is dat er juist méér sociale huurwoningen nodig zijn dan in de visie wordt verondersteld. Abrona verzoekt uw raad om hier in het kader van het vaststellen van de Omgevingsvisie zorgvuldig naar te kijken en zo nodig extra onderzoek te doen naar het aantal benodigde sociale huurwoningen in 2040. Woonzorgconcepten 2.5 In het kader van een divers woningaanbod is specifiek aandacht besteed aan het aantal ouderen in Overvecht en het realiseren van voldoende toegankelijke woningen voor deze doelgroep (p. 45 en 49). Abrona zou graag zien dat er - naast ouderen - ook aandacht wordt besteed aan andere kwetsbare doelgroepen in Overvecht, zoals de cliënten die zij bedient, en het realiseren van passende woonzorgconcepten voor deze doelgroep. Het betreft	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk niet uitsluitend ouderen die behoefte hebben aan een woonvorm waar ook zorg wordt geboden. Er dient ook voldoende passende ruimte te zijn voor wonen in een beschermde woonomgeving voor bijvoorbeeld volwassenen met een verstandelijke beperking en voor mensen met psychische problemen. Daar is in de ontwerp-omgevingsvisie in de visie van Abrona ten onrechte geen aandacht aan besteed. 2.6 Abrona is wel verheugd te lezen dat de gemeente voor nieuwbouw wil inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen en gemengde woonconcepten, omdat dit leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt (p. 44 en 47). Een voorbeeld waar Abrona aan denkt is gespikkeld wonen. De combinatie van zorgwoningen en reguliere (sociale) woningen leidt niet alleen tot betaalbare woonzorgconcepten maar zorgt er tevens voor dat de sociale samenhang tussen de bewoners groeit. In een wijk als Overvecht is dat een pré. **3. Locatie-specifiek** Brandenburgdreef 5 3.1 De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef 5 is gelegen in de buurt Neckardreef e.o. Het valt Abrona in de eerste plaats op dat de locatie op de buurtkaart (p. 76) niet is getypeerd als locatie voor "Zorg". Voor zorgcentrum Careyn Rosendael (p. 69) is dat bijvoorbeeld wel gedaan. Abrona verzoekt uw raad daarom om in de nog vast te stellen Omgevingsvisie het symbool "Zorg" ook aan woonlocatie Faros toe te kennen. 3.2 De woonlocatie Faros is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt' met 'Transformatie in het groen'. Voor locaties die zijn aangewezen voor 'Transformatie in het groen' worden kansen gezien om door de herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (p. 35). Sloop-nieuwbouw is daarbij mogelijk, mits dit een bijdrage levert aan vergroening, groenbeleving en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en parken bijdraagt (p. 43). 3.3 Abrona wenst op deze locatie sloop-nieuwbouw te realiseren, waarbij bij voorkeur wordt ingezet op een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen). Daar is een groot/groter bouwvolume voor nodig. In stedelijke buurten is hogere bebouwing gelukkig ook mogelijk: de basishoogte van bebouwing is 4	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tot 6 lagen (p. 39). Abrona vreest echter dat de aanwijzing van haar locatie als 'Transformatie in het groen' negatieve consequenties heeft voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Door de verplichting om bij sloop-nieuwbouw te vergroenen, zijn er minder bouwmogelijkheden en dus minder mogelijkheden om een woonzorgconcept te realiseren. Dit is in de visie van Abrona onwenselijk. Abrona verzoekt uw raad daarom om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. 3.4 Het realiseren van een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen) betekent ook een toename van het aantal sociale huurwoningen. De visie voor de Neckardreef e.o. is echter dat er het aandeel sociale huurwoningen moet afnemen. Abrona vreest dat deze visie op sociale huurwoningen de mogelijke woonvormen die zij voor de woonlocatie Faros verkent tot een minimum beperkt. Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. **Ghanadreef 2A** 3.5 De locatie aan de Ghanadreef 2A is gelegen in de buurt Zambesidreef e.o. Het valt Abrona op dat ook aan deze locatie op de buurtkaart (p. 70) het symbool "Zorg" niet is toegekend. Abrona verzoekt uw raad dat in de nog vast te stellen Omgevingsvisie alsnog te doen. 3.6 De locatie is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt'. In stedelijke buurten is ook hogere bebouwing mogelijk, omdat deze buurten de overgang vormen tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Het ontwikkelingsperspectief van Abrona voor deze locatie betreft vervangende nieuwbouw voor een zwaardere doelgroep waarbij een groot bouwvolume kan worden gerealiseerd. Dit sluit aan op de visie die de gemeente heeft ten aanzien van de hoogte van bebouwing in dit gebied. 3.7 De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona gaat ervanuit dat particuliere en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	marktinitiatieven niet gehouden zijn zich aan deze fasering te houden. Abrona wenst namelijk op een kortere termijn de locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. **4. Tot slot** 4.1 De ontwerp-omgevingsvisie laat nog wat onduidelijkheden bestaan over de visie die uw raad heeft in relatie tot de activiteiten die Abrona verricht. Abrona vraagt zich met name af of uw raad wel stil heeft gestaan bij de gevolgen voor het woningprogramma door het scheiden van wonen en zorg. Voor de twee locaties die Abrona in Overvecht heeft wenst zij de zekerheid te verkrijgen dat rekening is gehouden met haar belangen en de visie te ontwikkelplannen van Abrona niet aan banden legt c.q. kan leggen. Abrona hoopt en spreekt de verwachting uit dat uw raad deze zorgen kan wegnemen.	
21	Goed om te lezen dat Overvecht wordt aangepakt. Betreffende het onderwerp verkeer valt mij op dat er wordt gekeken naar het ontlasten van de wijk. Er valt te lezen dat verkeerd verplaatst moet worden naar de N230. Deze N230 is reeds erg druk en zorgt voor veel overlast bij omwonenden. Er is hinder van geluid, smerige uitlaatgassen, zeer snel rijdend verkeer (boven de toegestane snelheid) en veel sluipverkeer over de Gageldijk. Door het verkeer te verplaatsen naar de N230 lost het probleem zich niet op. Het probleem verplaatst zich. Wanneer men voornemens is het verkeer te verplaatsen naar de N230, zal er een zorgvuldige oplossing moeten komen over het al zeer lang lopende NRU project. De NRU hoort bij overvecht, en wordt niet opgenomen in de plannen voor het verbeteren van de wijk. Als de gemeente de wijk écht wil verbeteren zal ook de N230 aangepakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn het ondertunnelen of het geheel verplaatsen van de NRU richting Westbroek (tussen de Kooidijk en de Dokter Welfferweg. Wanneer de N230 wordt verplaatst of ondertunneld is ook direct de wijk meer verbonden met het Noorderpark voor zowel inwoner als dier. In bovenstaand scenario is er ruimte voor meer groen en meer nieuwbouw op de tunnelbuis in	De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geval van ondertunnelen. Of in het geval van verplaatsen is voorgaande mogelijk op de vrijgekomen strook.	
22	Helaas vallen alle bijeenkomsten in onze vakantie en we kunnen dus alleen schriftelijk onze bezwaren en vragen indienen. Bij deze. Ons grootste bezwaar is de brug. Tot onze grote teleurstelling zien we dat de Gemeente voor de zoveelste keer het idee presenteert voor het zogeheten dievenbruggetje over de vecht. Een fiets- en voetgangersbrug, waarover onverlaten makkelijk en snel kunnen ontsnappen van strooptochten vanuit Overvecht en Zuilen en omgekeerd. Dit voorstel is al diverse malen gedaan. Telkens zijn buurtbewoners hiertegen in actie gekomen en ging het weer even niet door. Je zou bijna gaan denken dat er iemand binnen de Gemeente persoonlijke belangen bij heeft. Anders zou de Gemeente wel luisteren naar haar burgers en niet telkens proberen ze iets ongemerkt door de strot te duwen. Wat ons betreft gaan wij als burgers hierover opnieuw, voor de zoveelste keer, weer het gevecht aan met de Gemeente. Helaas. Daarnaast in willekeurige volgorde de volgende zorgpunten 2. Financiering Wij vragen ons af hoe de Gemeente dit alles gaat financieren. We hopen niet dat dit een zodanig grote extra gelddruk gaat opleggen dat de gemeente ook in overvecht het betaald parkeren als inkomensbron moet gaan opvoeren. 3. Waar komen woningen U geeft aan dat de plannen 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe werkplekken gaan opleveren in overvecht. Op de kaart van Vechtzoom-zuid staat in de legenda dat in de groen/oranje gebieden er “kleine aantallen woningen” bijkomen, in het groen. Wij hebben met een loep gekeken, maar zien in Vechtzoom-zuid geen groen/oranje gebieden. Is de kaart niet duidelijk? Of klopt het dat er geen groen/oranje gebieden zijn in ons deel van overvecht en dat er dus geen woningen bijkomen ten koste van groen.	1. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. 2. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. Autovrij Er staat dat o.a. de carnegiedreef autovrij wordt. Dat is dé hoofdader vanuit ons deel van overvecht naar de snelweg A27 etc. a. Omrij routes: Dichtknijpen van een hoofdader, rijmt totaal niet met het uitgangspunt dat overvecht bereikbaarder moet worden. Het is een nobel streven dat de gemeente voorrang wil geven aan fietsers en voetgangers. De gemeente woont echter niet in overvecht, dat doen wij de bewoners. Wij gaan ook niet vertellen hoe u zicht moet verplaatsen in de privésfeer. Helaas wonen in overvecht ook veel ouderen en mensen die buiten overvecht werken of familie hebben. U geeft aan dat dat betekent dat mensen maar moeten omrijden, daarmee maakt u zich er heel gemakkelijk van af. Met het afsluiten van de hoofdader, wordt de druk op de omrij route erg groot. Die is nu al vaak problematisch druk, dat wordt dan erger. Het gaat nog langer duren om bij de snelweg te komen. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om gevaarlijke situaties op de omrij route te voorkomen? b. Veel aandacht voor OV. Sinds wij hier wonen zijn er alleen maar minder buslijnen en haltes gekomen. Dat sluit aan bij de landelijke trend van bezuinigingen op busdiensten. Voor hoelang garandeert het Utrechtse vervoersbedrijf dat de busdiensten blijven aansluiten bij het nieuwe plan? c. Wij als bewoners moeten veel inleveren voor een snelle busdienst naar station overvecht. Waarom naar station overvecht? In onze kennissenkring wil iedereen juist graag snel naar de binnenstad of naar centraal station Utrecht. Omrijden en overstappen op station overvecht maakt de reis langer, complexer en duurder. 5. Wegafsluitingen De toelichting wijst naar een wegafsluiting waar nu een bussluis is. In de toelichting wordt gesproken over “wegafsluitingen (meervoud)”. a. Hoeveel wegafsluitingen zijn er voorzien naast de twee genoemde (amazonedreef en carnegiedreef)? b. Hoe rijmt dat met het uitgangspunt dat overvecht hierdoor beter bereikbaar moet worden? Het is nu al een zoektocht als je van de	uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren. 3. Het klopt dat hier geen groen-oranje gebieden zijn aangegeven. Bovendien betekenen de groen-oranje gebieden niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is gewenst te gunste van groen zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe naam gekregen "groene buurtranden". 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (middels de Alliantie Stedelijk OV) opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ene plek naar de ander moet rijden binnen overvecht door alle blokkades. 6. Groener De wijk zou groener worden. Waar staat extra groen gepland? Wat wordt daarvoor opgeofferd? Wegen? We lezen alleen maar over minder groen voor extra woningen 7. Parkeren Houdt de gemeente rekening met voldoende extra parkeerplekken voor die 8.000 nieuwe woon- en werkplekken. Met de huidige autodichtheid zijn dat al snel 10 tot 12.000 extra auto's. Het kan toch niet de bedoeling zijn van de gemeente om in overvecht een parkeerprobleem te gaan creëren, om dat dan vervolgens te kunnen gebruiken als argument om betaald parkeren in te voeren en daarmee bewoners op kosten te jagen en in een sociaal isolement te gaan plaatsen omdat de visite parkeergeld moet gaan betalen?	Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 6. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 7. Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren.
23	Hoop toch echt dat er ook rekening gehouden wordt met de mensen die minder goed ter been zijn en alles met de auto moeten/ willen doen. Heeft de Utrechtse gemeenteraad nou nog niet door dat mensen de auto niet uit gaan omdat zij dat willen. Kijk alleen maar naar de Marnixlaan en het mislukte 1 baansweg gedeelte. Nu staat er de hele dag file en de hulpdiensten kunnen er niet langs, lekker slim gemaakt! Ook het mislukte van het gas af project, de gemeenteraad is goed bezig. Al die onzin kost ook nog eens miljoenen bah driewerf bah. Groen links en D66 helpen het mooie Utrecht om zeep.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
24	Gisteren ontving postcode 3563SC een 4pp tellend Wijkbericht van Gemeente Utrecht (dd april 2024): 'Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Vechtzoom-Zuid?'. Bij punt 1 van de overzichtelijke kleurenplattegrond staat: 'We maken de omgeving van winkelcentrum De Klop groener en aantrekkelijker'. Ook wordt gesteld dat de gemeente 15 jaar neemt om de plannen uit te werken en uit te voeren. Zolang kan er echt niet gewacht worden met het veiliger maken van de oversteekplaats op de Amazonedreef. Daarom wil ik u nogmaals vragen een bezoekje te brengen.	U bent in gesprek met de gemeente over dit specifieke knelpunt. Dit is niet een onderwerp voor de omgevingsvisie.
25	Fijn om te lezen dat overheid groener gaat worden en met fijne fiets en wandelroutes. Mijn feedback is dat de doorgaande groenstrook tussen de einsteindreef voor auto's en het fietspad groener (met ook hoog groen, struiken en bomen enz) wordt. Op dit moment is het lastig om een rustige route te nemen op de fiets vanaf het kanaal naar mijn huis (Ibisdreef). Ik zou het heel fijn vinden als de Einsteindreef genoeg groen heeft zodat je als fietser je meer afgesloten voelt van de gebouwen.	We zijn blij om te horen dat u de ambitie van de omgevingsvisie voor meer en beter groen steunt. Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan ivm sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
26	Op de omgevingsvisie staan wat onwenselijke fiets- en voetgangerstunnels. Dit doet inbreuk op de veiligheid van de wijk, de grenzen en de rust. Er zijn voldoende andere aansluitingen: bij de bestaande tunnel van de Tripkade, door de NS-tunnel en aan de Rietveld-zijde. Gelieve de huidige buurtopzet te respecteren. Er is voldoende mogelijkheid om in en uit de wijk te komen en het doorgaand verkeer heeft met de Tripkade en Talmalaam meer dan voldoende fiets- en wandelroutes. Ik hoor graag van u hoe dit verder wordt verwerkt in de plannen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
27	Leuk dat jullie overvecht beter willen maken. Maar als bij ons de buslijn verdwijnt moeten wij wel erg ver lopen voor een bus. Pekingdreef halte is om de hoek. Als wij helemaal naar de klopvaart moeten lopen. Pak ik eerder de auto en vermijd dus dan de binnenstad. En ga wel buiten utrecht mijn boodschappen enz halen. Beter de buslijn behouden in ons hoekje. En daar	We voegen een nieuwe busverbinding toe over de Carnegiedreef. Maar de bussen die nu door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. In de kaart ‘Openbaar vervoer’ in het hoofdstuk Veilig en Verbonden is dit aangegeven

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo'n bussluis neerzetten als in Nieuwegein. Dan kan echt alleen de bus of veiligheidsdienst erdoor en geen andere autos/vrachtauto's. (zo'n bewegend blok in de weg.) Nu misgun je veel oudere bewoners hier het beetje vrijheid wat ze hadden.	met een gestippelde blauwe lijn. U houdt dus ook een bushalte dicht bij uw huis. Precieze lijnvoering wordt later uitgewerkt.
28	Ik heb het wijkbericht Omgevingsvisie Overvecht gelezen. Hierin wordt geschreven over verkeer, werken, voorzieningen, meer werkplekken etc. Meer werkplekken, betekent ook meer personeel, betekent ook, meer en betere voorzieningen treffen, voor goed en bereikbaar openbaar vervoer. Wat ik in deze hele visie mis, is een bushokje plaatsen op de stadsbushalte Hudsondreef. Ik heb hierover gemaild met de Gemeente Utrecht, die mij doorverwijst naar het gemeentelijk vervoerbedrijf, dat mij doorverwijst naar de Gemeente Utrecht, van "het kastje naar de muur" dus. Een bushokje plaatsen op de Hudsondreef stond niet in het plan van de gemeente, toen alle bushokjes in Overvecht werden vervangen een jaar of 2 geleden, door exemplaren met Sedumplantjes dakjes en veel glaswerk. Allemaal hartstikke leuk, mag ook wat kosten natuurlijk, maar niet 1 afgedankt bushokje kon op de Hudsondreef worden geplaatst! Mij stoort het enorm, dat anno 2024, passagiers, na een dag werken, in de regen, hagel, sneeuw, hete zon moeten staan, terwijl ze wel een busabonnement hebben betaald en niet worden "behandeld" als iedere andere buspassagier, die wel in een bushokje kan schuilen en kan zitten in het overige Overvecht. Als ik u dan vertel, dat regelmatig de halte Hudsondreef wordt overgeslagen, door de chauffeur, terwijl die er volgens de dienstregeling wel moet komen, kunt u voorstellen, dat weer een kwartier wachten in de regen, hagel of sneeuw of hete zon, geen pretje is. Ik maak 5 dagen in de week gebruik van de bushalte Hudsondreef en werk ruim 7 jaar op de Tennesseedreef. Ook klanten van het veilinghuis op de Tennesseedreef maken gebruik van het openbaar vervoer en komen kijken	Wij zijn het met u eens dat deze haltes slecht zijn ingericht. De haltes staan op de lijst van ontoegankelijke haltes, maar aanpassing is relatief ingrijpend. Gezien het beperkte budget worden er jaarlijks een aantal haltes aangepast, een herinrichting van de haltes aan de Hutsondreef is nog niet gepland. Voor de korte termijn gaan we uitzoeken of relatief kleine maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een bushokje, mogelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de kijkdagen. Het zou de plannenmakers sieren, om in de Omgevingsvisie op te nemen, dat er een bushokje komt op de Hudsondreef.	
29	Het voorstel van het invoeren van een knip tussen Meestertrip kade en de Tibetdreef heeft als groot nadeel dat woon werk verkeer vanuit Tuindorp naar amsterdam nu moet omrijden. Daaarnaast zorgt het voor vertraagde ontsluiting voor een groot deel van Tuindorp met de A27. Meer door Utrecht rijden is de enige optie. Het is een belangrijke auto verbinding tussen Overvecht en Tuindorp om zorgt ook voor verbinding tussen beide buren en dus ontsluiting naar de A27 en A2. Kan dit worden heroverwogen? Wellicht alleen voor inwoners van Tuindorp? Dan heb je een win win situatie.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.
30	Bij deze feedback op het voorstel om een knip toe te voegen tussen de Meester Tripkade en de Tibetdreef. Door deze knip zullen wij en onze buurtgenoten minder makkelijk op de ring Utrecht (met name stuk Noordelijke randweg / Zuilense ring) kunnen komen. Hierdoor zullen wij voor woon-werkverkeer richting Amsterdam dagelijks langer door Utrecht zelf moeten rijden. Hierdoor zal er vanuit het westelijke deel van Tuindorp, waar wij wonen, juist meer verkeer ontstaan door de stad - terwijl het idee juist is om de verkeersdruk in de stad te verminderen? Daarom het verzoek om het aanbrengen van de knip te heroverwegen. Mocht er toch een knip worden aangebracht, dan het verzoek om de Noordelijke randweg / Zuilense ring op te knappen / er een snelweg van te maken zodat Utrecht een volwaardige ring heeft. Het extra omrijden om op de	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ring te komen - door de knip - zal dan (hopelijk) worden gecompenseerd door betere doorstroming op de ring. Overigens iets dat niet alleen ten goede komt aan deze specifieke knip, maar ten behoeve van de gehele stad en bredere omgeving. Zonder goede ringweg hebben 'knips' namelijk zelden het gewenste effect. Indien de knip toch doorgaat ook het verzoek de Meester Tripkade op te knappen en te vergroenen omdat er relatief weinig groen is in Tuindorp west / Laan van Liefland.	
31	Bedankt voor het toesturen van de omgevingsvisie van Overvecht, inmiddels heb ik ook het filmpje bekeken op You tube. Allereerst : het ziet er mooi uit en er is goed over nagedacht… Toch merk ik dat ik wat mis in dit verhaal en ik merk dat ik me wat irriteer aan een zin/woordkeuze. Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… Ik maak me oprecht zorgen hierover…. Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer)	Dank voor uw complimenten voor en uw kritische noot bij de omgevingsvisie Overvecht. Het is heel vervelend om te horen dat u zich zorgen maakt en dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Het doel van het verminderen van het autogebruik is om de verkeersveiligheid te vergroten en om ruimte te maken voor andere functies, zoals spelen. We krijgen op dit moment heel veel meldingen van overlast door hard rijdende auto's en motoren. Dit willen we tegengaan. Dan de zin waarvan u zegt dat u zich irriteert/ergert aan de woordkeuze: "Autowegen door parken komen te vervallen". Wij bedoelen hier niet heel Overvecht mee. Met de parken bedoelen wij park De Gagel en park De Watertoren. De Carnegiedreef willen wij inderdaad niet meer toegankelijk maken voor auto's en alleen bussen en nood-en hulpdiensten mogen daar dan nog rijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." (maar dat weten jullie natuurlijk al) En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: " Autowegen door de parken komen te vervallen" Huh? Overvecht is een Park! En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Nou een heel verhaal….ik denk ook..;" ach…2040…dan ben ik bejaard!!!!"🤦‍♀️ Maar ik wil gewoon van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren.😉	

Nr.	Reactie	Antwoord
32	Hiermee wil ik graag reageren op uw plan m.b.t de omgeving van de Zamenhofdreef. Wij zijn onlangs al getrakteerd op een plan dat het winkelcentrum betreft en de bebouwing er omheen. Voor mij betekent dat uitkijken op een 70 meter hoge flat vanaf mijn balkon op 7 hoog. Ik woon sinds januari 1971 op de Patmosdreef met veel plezier anders blijf je niet zo lang. Nu zijn net onze binnentuinen door het Groene lint onder handen genomen en bijna klaar. Die renovatie was ook nodig . Het gaat bij ons alleen weer om 6 parkeerplaatsen die verdwenen tbv van groen. Dan komen er ook nog hier en daar electrische oplaad parkeerplaatsen bij. En dan is er ineens uw plan. Binnentuinen bebouwen met woningen. Die zijn net dus gerenoveerd en zijn broodnodig groen voor als je in een flat woont en niet zelf een tuin hebt. Wie komt er toch op zo'n idee. Liever niet dus aan de Chiosdreef, Kosdreef en Thiradreef. Daar wordt intensief gespeeld en daar hoort geen woning te komen. Dat kost weer parkeerplaatsen. Op de Samosdreef kan ik wel een zekere bebouwing me voorstellen. Daar heeft in de binnentuin aan de noordzijde vroeger al een gebouwtje gestaan. Dat na een brand is verdwenen. In de hoop dat u uw plannen wat aanpast, omdat tezamen met de bebouwing aan de Zamenhofdreef zelf het te veel is voor de huidige bewoners. Heeft de gemeente er overigens wel geld voor. En wie wil er nu wonen in een huis waar alle flatbewoners omheen van balen en er bovendien allemaal van bovenaf op uitkijken.	De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef en Zamenhofdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van maaiveld parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
33	Autoluw/verkeersplannen van de gemeente. • **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de huisarts. In veel gevallen zal de huisarts als de plannen worden uitgevoerd bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezing zelf met spoed naar	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer u boodschappen wil doen met de auto kan dat in de toekomst nog steeds. Mogelijk moet u wel iets omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Verplaatsen met de auto blijft ook in de toekomst mogelijk. Daarbij hebben we de verkeersmaatregelen aangepast (zie hoofdstuk 2 van de reactienota).

Nr.	Reactie	Antwoord
	de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie, de band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. • **Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen, voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen(psychische, te ver lopen na een bushalte). Voor deze mensenis het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen. • **Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week, dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. • **Ouderen en gehandicapten.** Worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even na je ouders om zorg te verlenen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. • **Brandweer en Ambulance** kan door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. • **Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid niet ten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. • **CO2 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild word. Immers is niets vervuilende dan een stationeer draaiende motor. • **Toename files in de wijk.**	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Uit de modelberekeningen blijkt dat het goed mogelijk is (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). In de visie is opgenomen dat we de Einsteindreef, Brailledreef en een deel van de Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbanen. Dit doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Naast het HOV blijft er ook openbaar vervoer dat door de buurten rijdt. De bussen worden niet gratis. Niet al het parkeren gaat van straat en er is geen sprake van dat geparkeerd moet worden aan de rand van de wijk. Parkeren zal altijd op loopafstand van uw woning zijn. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. In uw zienswijze heeft u het ook over persoonlijke redenen waarom afsluiting van de Singaporedreef niet wenselijk is. Dit deel van uw zienswijze is niet opgenomen in de reactienota. Vanwege de persoonlijke veiligheid van u en uw gezin is het in uw ogen noodzakelijk dat u uw woning met de auto kunt bereiken. Wij begrijpen uw zorgen en wegen dit mee in onze reactie op de inhoudelijke delen van uw zienswijze.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen er op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Het staat nu al elke dag een file vanaf de Fransicusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). • **De thuiszorg** word op hierdoor onbetaalbaar , dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van client na client. Hierdoor meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). • **Veiligheid vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc)** moeten s 'nacht over de straat lopen om na hun auto te gaan, met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc. **Hoogwaardig ov.** • Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om na een voorziening te kunnen komen. • Bus / ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk. • De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus s'nachts even na je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus. • Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving) **Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.** Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van alle bewoners van de Singaporedreef. • Overlast en veiligheid Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in hetverleden ook was overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avond rust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur na je werk moet).	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ouderen en gehandicapten Worden gedwongen om te verhuizen, dan wel een hun huis te gaan verkopen. Omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto. Maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). Hierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuisd niet even na 50 jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond. • Ambulance , brandweer Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is • Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin. Om op korte afstand van je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. • Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tuin/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via devoorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! • Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je s ‘nacht na je werk moet, de bussen rijden niet je kan dan overvallen worden, aangerand worden etc.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden, auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is .Veel gezinnen werken in ploegendiensten en op wisselende tijden die zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind na de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met je auto na de huisartsenpost te gaan als het ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Waarom wordt de straat niet doodlopen gemaakt met een keer lus. Dit kan prima bij de garage's die op hoek staan bij de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodigeverkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt word door bestemmingsverkeer. Wat dus een betere oplossing zou zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen. **Persoonlijke redenen prive redenen** [weggelaten vanwege persoonlijke informatie]	
34	Bij deze enkele opmerkingen/ bezwaren bij: **Punt 2:** Afsluiten van de Carnegiedreef en Rio Brancodreef zal zorgen voor extra drukte en vervuiling op de ringweg. **Punt 8 :** De extra brug over de Vecht is o.i. een onnodige en grote kostenpost. Fietsers kunnen meer dan voldoende routes kiezen om naar Overvecht en het Noorderpark te komen. bovendien, als je fietst is het niet erg om een klein stukje verder te fietsen zeker niet met E- bikes etc. **Daarom : bouw daar geen brug!**	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook het idee van een fietspad door de groenstrook bij de Experimentele Flats is volledig onnodig en veroorzaakt een grote inbreuk op het aanwezige ecosysteem aldaar. Daarbij zou ook het woongenot, de veiligheid en de rust daar verstoord worden door een fietspad aan te leggen. **Daarom laat dit stukje park en de natuur met rust!**	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. De gevoeligheid rond deze verbinding door de groenstrook bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
35	Bedankt voor de wijkbericht met de omgevingsvisie Overvecht. Het ziet er duidelijk uit en wat jullie van plan zijn. Ik woon zelf op de Sint Maartendreef en zie dat er plannen zijn om hier veel woningen te bouwen. Dat vind ik erg jammer en zorgwekkend. Het is hier al ontzettend druk. Een van de drukste plekken/meest dichtbevolkt van Nederland las ik ergens. De enige plekken waar het mogelijk is om te bouwen zijn de parkeerplek hier voor mij en het stukje groen aan de andere kant van de bushalte. In beide gevallen is dit erg nadelig voor de buurt en bewoners. Minder parkeergelegenheid en groen. Een flat van 50 meter ineens voor ons is zeer deprimerend. Ik zie dat de gemeente in Overvecht heel erg met gentrificatie bezig is en zo de buurt wil verbeteren. Dat is zeker een goed idee maar het zit hier al zo vol. De enige fijne aan deze buurt is al de open ruimtes en groen maar dat gaat dus ook verdwijnen...	In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Is het mogelijk om voor de mensen die hier wonen urgentie te krijgen bij woningnet/mijndak? Ik zit al 17 jaar in de wacht daar maar nog altijd kom ik niet eens in de top 10 voor welke woning dan ook...	bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Deze voorrang geldt echter niet voor elke woning in Overvecht.
36	Bij Park de Watertoren staat nu: "Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk." Dit gaat echt over het recreatiegebied: geel omcirkeld in bijlage. Rood omcirkeld in de bijlage, in het huidige voetbalveld: Trapveld Park de Watertoren. Dit voetbalveld bestaat uit echt gras en is erg groot waardoor de meeste kinderen bij het Cruijff court iets verderop gaan voetballen. Zijn aanbeveling zou zijn om hier een pumptrack met lagere instap dan bij Ruigenhoek neer te leggen. Dat kinderen uit de wijk hier kunnen beginnen met BMX'en, steppen, skateboarden, skaten. En wanneer kinderen ouder en hier zijn uitgeleerd naar skatepark en pumptrack Ruigenhoek gaan! Een mooie laagdrempelige opstap om in de wijk met urban sports in aanraking te komen! Ruimte die dan nodig is voor zo'n pumptrack heeft ongeveer de grootte van een Cruyff Court. Maar mijn collega's denken hier dus graag op mee.	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn.

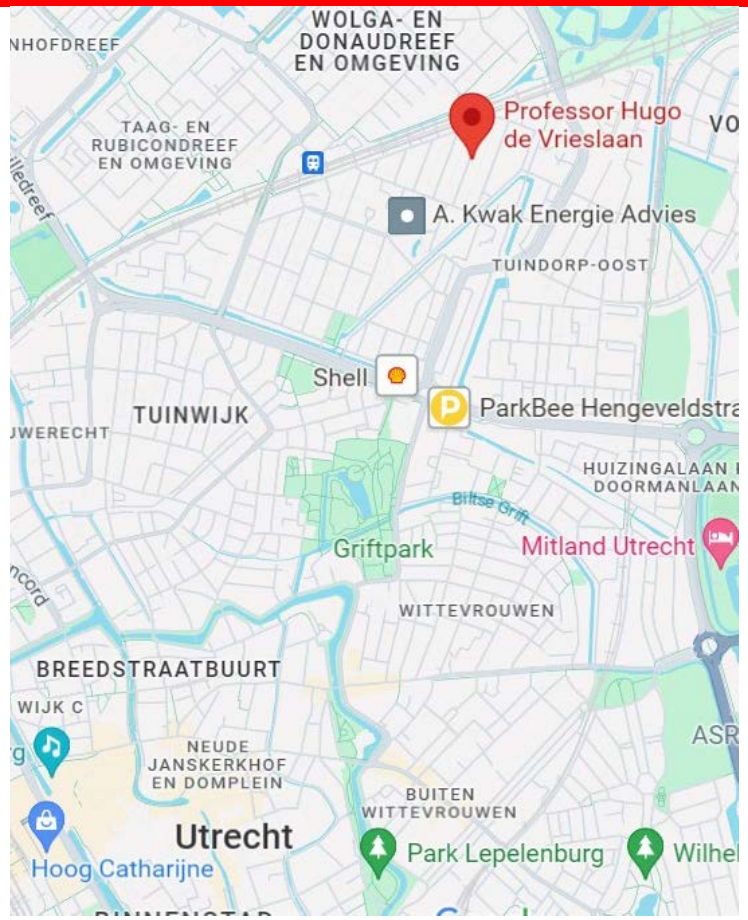
Nr.	Reactie	Antwoord
	De ruimte is meer dan groot genoeg voor een pumptrack en zelfs een ander sportveldje ernaast. Hij hoort ook van collega's dat dit een fantastische plek hiervoor zou kunnen zijn! Wil je deze opties meenemen?	
37	Ik wil graag reageren op wat de omgevingsvisie Overvecht betekent voor buurt Vechtzoom-Zuid. Ik woon zelf op de Sao Paulodreef met aan een zijde een prachtig stuk park. Ik geniet van het groen en de rust. Een contrast met de voorkant van de flat waar voornamelijk paarkeervakken en asfalt is, met ook regelmatig overlast van auto's en hangjongeren. In de plannen is een kort stukje fiets/wandel pad getekend dwars door het park dat uitkomt op de Japuradreef. Ik vind dit een heel slecht idee. Een fietspad zal er voor zorgen dat het veel drukker in het park wordt en daarmee meer overlast komt, vlak langs mijn flat. Door ebikes/ scooters etc zal het ook gevaarlijker worden voor wandelaars en spelende kinderen. De kans dat vanaf dit fietspad mensen ook over de wandelpaden links en rechts gaan rijden is groot. Wat het voor wandelaars nog gevaarlijker maakt en ook meer overlast geeft in andere delen van het park en rond mijn flat. Bovendien gaat het fietspad over een velde waar ik en buren regelmatig in de zomer zitten. Daarnaast snap ik niet waarom hier een fietspad moet komen. Het fietspad sluit aan de oostkant nergens op aan. Bovendien komt er iets zuidelijker al een extra fietspad dat wel een doorgaande fietsroute geeft van oost naar west. Het is mijn inziens overbodig om twee fietspaden te maken op zo'n klein stukje. Dat ten koste gaat van groen en woongenot voor mensen in onze flats en gebruikers van het park. Ik hoop van harte dat het plan wordt aangepast en het fietspad er niet komt.	De gevoeligheid rond deze verbinding is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
38	Graag laat ik u weten dat als inwoner van Overvecht het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht met veel plezier heb gelezen. Overvecht is al een mooie wijk en met het omgevingsplan wordt onze wijk mooier en leefbaarder. Dat is belangrijk in een wijk waar bijvoorbeeld veel inwoners niet de mogelijkheden hebben om de stad te ontvluchten tijdens hittegolven.	Bedankt voor het compliment en uw betrokkenheid bij de plannen van de omgevingsvisie. Ook wij vinden het belangrijk om de woonbuurten autoluw te maken om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. De grote doorgaande wegen worden alleen versmald als dat qua verkeersafwikkeling ook mogelijk is. Dat zal nog verder worden onderzocht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Automobiliteit is een gevoelig onderwerp. Ik vind het wat dat betreft belangrijker om woonbuurten autoluw te maken dan de grote doorgaande wegen te versmallen. De meerwaarde daarvan zie ik wel ten noorden van Overvecht Centrum, waar een park kan ontstaan door het autoverkeer naar de noordelijke rijbanen te verplaatsen.	
39	**Tigrisdreef** Afsluiting autoverkeer Tigrisdreef zal voor extra opstoppingen, overlast, milieuvervuiling, verkeersovertredingen en ongelukken zorgen (zie ook Marnixlaan). Graag de buurten bereikbaar houden vanuit verschillende toegangswegen. Er zijn al knips geweest in het verleden (Mekongdreef) en een kritisch rapport over de herindeling van de Tigrisdreef etc. met drempels en wegversmallingen. **Hoofdfietsroute** Op de kaart Donaudreef, Wolgadreef e.o. staan oranje hoofdfietsroutes ingetekend, waaronder één rechte lijn over de gehele Parnassusdreef. De Parnassusdreef is een voetgangersgebied met speeltoestellen, een rij bomen, hagen en diepe voortuinen. Bovendien zijn in deze straat de woonblokken met even-huisnummers en oneven-huisnummers ooit zo gebouwd dat er een slinger/zigzag-effect ontstaat wanneer je er doorheen loopt. Er kan dus nooit een recht fietspad aangelegd worden. Advies is om gebruik te maken van de bestaande asfaltweg Medusadreef, die mooi uitkomt op de Wolgadreef die dan als T-splitsing kan fungeren voor fietsers. **Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef:** Ik heb al vaker gepleit voor het versneld aanleggen van deze onderdoorverbinding naar Tuindorp voor fietsers en voetgangers. De situatie 's ochtends in Tuindorp met auto's die kinderen afzetten bij de basisscholen wordt steeds complexer. Het aantal leerlingen uit Overvecht dat naar een van de scholen in Tuindorp gaat neemt elk kwartaal toe, sinds de invoering van het nieuwe aanmeldsysteem van de gemeente Utrecht. Daarbovenop komen nog de vele zeer langdurige bouwprojecten van hele woonblokken in Tuindorp, waardoor de verkeerssituatie regelmatig onveilig is. En sinds de invoering van de schoolstraat begin dit jaar, zijn ook de omliggende straten drukker geworden rond half 9.	**Tigrisdreef** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Hoofdfietsroute** De hoofdfietsroute is fout ingetekend op de kaarten. De oranje lijn moet via de Medusadreef lopen, dit is aangepast in de omgevingsvisie. **Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef** Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
40	Kan mij indenken dat het upgraden van de wijk Overvecht goed is maar ben het niet eens met dure geplande doorgangen door tuindorp door oa. de Hugo de Vrieslaan. Dit is een eenrichtingsverkeersweg. Waar te weinig ruimte is voor heen en weer verkeer voor fietsers en voetgangers. Levert gevaarlijke situaties op. Autoverkeer, pakketbusjes moeten nu al wijken voor fietsers of andersom. Minder autos in de straat gaat niet lukken met allemaal tweeverdieners. Iemand achter een bureau heeft dit ws bedacht en is niet gaan kijken. En heeft een willekeurig streep gezet op de bedachte 250 meter. Gevaarlijke situaties ontstaan (fatbikes)voor fietsers die uit tunnel komen, ook op de Thaerlaan. Aanleg van meerdere tunnels onder spoor door zijn zeer kostbare ingrepen. Wie betaald uiteindelijk mee voor deze kosten? Aan de voorkant: Meer verbinding tussen de wijken is een vreemd argument als verbinding in de wijk overvecht zelf niet lukt. Beter door stimuleren van buurthuizen en Goede voorzieningen voor jongeren en wijkbewoners. Door meer geld te generen voor 'Onderlinge Verbintenis' ontstaat er meer gemeenschapsgevoel! In je buurt wordt je dan beter 'gehoord' dan door dure uitgaven aan tunneltjes als er al goed verbindingen zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
41	Het spijt me maar wat een veel te idealistisch, geiten wollen sokken plan dat niet realistisch is. Teveel groen is helemaal niet nodig, er is groen zat! We hebben meer dan 30 jaar geleden gekozen voor deze wijk juist omdat het al zo groen is en een goed uitgangspunt voor de omgeving. De auto hoort bij ons, hebben we nodig omdat openbaar vervoer heeeeeel slecht geregeld is! Natuurlijk fiets ik graag en dat kan ook best. Betaald parkeren is helemaal belachelijk!!!!!!!! Waarom zoveeel geld uitgeven aan iets waar de meerderheid van de wijk absoluut niet achterstaat. Want jullie bereiken een hele grote groep van de bewoners helemaal niet. Kortom: slecht plan! Ga eerst maar eens zelf in de wijk wonen om te zien hoe de bereikbaarheid is en niet veranderd moet worden.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
		meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
42	Graag reageer ik op de omgevingsvisie van Overvecht. Staan mooie zaken in. Ik reageer even specifiek op het stukje "transformatie in het groen" rond de Papyrusdreef omdat ik daar woonachtig ben. Goed dat over dit stukje nagedacht wordt, ik ben benieuwd wat jullie voor verbeteringen en aanpassingen in gedachten hebben. Ik vrees echter ook voor bebouwing in dit stukje van de wijk en wil daar mijn zorg over uitspreken. In het verleden is dit stukje grond vaker onder de aandacht gekomen om te bebouwen maar gelukkig kwam men er steeds achter dat dit toch geen goed plan was. Gezien de leefbaarheid van de wijk en de omgeving wil ik dit graag onbebouwd laten. Als bijlage een in 2020 opgestuurde brief over dit onderwerp, geschreven door een buurtbewoner maar ook namens mijzelf en de motie 'geen groen voor poen' waarbij aangegeven wordt niet te bouwen in de parken. Op de inloopbijeenkomst vandaag werd mij aangeraden deze voorgeschiedenis bij jullie onder de aandacht te brengen. Ik verneem graag wanneer er ingezoomd wordt op dit stukje en denk graag mee over verbeteringen ' aan de randen van het park'.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
43	ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: • Het Gerrit Rietveld college • Winkelcentrum de Gaard en • Het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel te koste gaat van woongenot en fietsveiligheid.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: • Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. • Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
44	Ik wil graag reageren op de mogelijk gewenste wandel- en fietsroute via een tunnelverbinding onder het spoor tussen Overvecht en Tuindorp. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten koste gaat van woongenot en fietsveiligheid in Tuindorp. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kan zijn. Nu is woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust in deze laan waardoor wij hier al zo lang met heel veel plezier wonen. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door deze mooie wijk en onze laan verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
45	Hier onze reactie op vervoer en bereikbaarheid in Overvecht Wij wonen met heel veel plezier op het Pascalplein, bewust omdat je hier met d auto juist alle mogelijkheden hebt om snel en veilig naar de winkels en uitvalswegen kan komen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven

Nr.	Reactie	Antwoord
	De busverbindingen zijn in onze ogen prima zo. Een extra HOV zal in onze ogen geen verbetering aanbrengen, Volgens jullie visie moeten wij in de toekomst met het HOV naar het shoppingcentrum, wat gaat dat wel niet kosten. Concreet geen afsluiting voor de auto van de Carnegiedreef	gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
46	Ik ben het eens dat het wenselijk is dat er minder auto's komen in Overvecht en dat het daar veiliger wordt. Meer busverbindingen heel goed. Een rechtstreekse verbinding richting centrum/ station ook begrijpelijk. Maar we bereiken het gezamenlijke doel niet als er daardoor op een andere plek onveilige situaties ontstaan. Ik verwacht namelijk dat als het mensen moeilijker gemaakt wordt de auto te pakken, dat er daarvoor in de plaats brommers/ scooters, fatbike's, elektrische fietsen in de plaats komen. Dat is logisch, we willen allemaal toch comfortabel van A naar B. Ik woon met veel plezier in Tuindorp, op de Professor Hugo de Vrieslaan. We hebben 2 kleine kinderen, die kunnen op dit moment bij ons in de straat spelen, het is eenrichtingsverkeer en er komen nauwelijks fietsers van de andere kant omdat het geen doorgaande weg is. Ik wil hier graag mijn stem laten horen, dat doe ik niet snel, ik pas me makkelijk aan. Maar nu heb ik een sterk onderbuiksgevoel en speelt mijn gevoel van onveiligheid op. Ik zou daarom ook graag serieus willen worden genomen in mijn zorgen. Er wonen hele diverse mensen in onze straat, van zeer jong tot zeer oud. Al deze mensen hebben voor deze wijk in tuindorp gekozen, recent of al heel lang geleden en we waarderen met elkaar de rust, we spreken elkaar aan op gedrag dat we liever niet zien en we respecteren elkaar. We helpen elkaar waar nodig. We vormen een hechte gemeenschap.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Allereerst, het allerbelangrijkste is de veiligheid. Als er een doorgang komt aan het einde van een rechte straat, zal een persoon geneigd zijn rechtdoor te fietsen of te lopen, dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken, aangezien er op de Albrecht Thaerlaan auto's rijden, die van beide kanten kunnen komen is dit al een plek waar iedereen op moet letten. De impact van een ongeval waarbij een auto en een fietser of voetganger betrokken is, is al gauw erg groot. Het gaat hier niet om aantallen, het gaat om risicomanagement en daarin is de mate van het risico: de frequentie keer de impact. Ik hoef u waarschijnlijk niet uit te leggen wat ik hiermee bedoel. Ik ben zelf spoedeisende hulp arts geweest en nu werkzaam als huisarts, ik heb genoeg trauma gezien; het lijken onschuldige ongevallen, auto versus fietser of fietser versus voetganger, maar voor een persoon, die van het ene moment onderweg is naar werk of school en het andere moment onzeker is over het functioneren van het lichaam en misschien zelfs moet revalideren tot alles hopelijk weer goed functioneert, voor die mensen is de impact heel groot. Onze straat is niet gemaakt als doorlooproute, dit staat ook niet in het bestemmingsplan van Tuindorp. De visie van onze wijk is om het vooral te laten zoals het is, ook met het oog op de geschiedenis van onze wijk. Ik hoop dat de gemeenteraad dit respecteert. Ten tweede wil ik het hebben over de mogelijke overlast die veroorzaakt wordt door meer verkeer in onze straat, zowel overdag als 's avonds. En met name voor de avonden in het weekend maak ik mij zorgen over geluidsoverlast. Ik kan deze week niet naar de inloopmiddag/ avond komen, ik zou u graag willen vragen om voor mij en andere mensen in onze wijk nog enkele andere data te plannen of dat jullie ons op een andere manier informeren over jullie visie voor Overvecht en in hoeverre Tuindorp hierbij betrokken wordt. Tenslotte vind ik de informatievoorziening richting de mensen die in Tuindorp wonen op dit moment te kort schieten, het lijkt mij heel terecht om ons direct	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanaf het begin mee te nemen bij het onderzoeken van bepaalde plannen en ons ook te horen en serieus te nemen.	
47	In overvecht komen 5.000 extra woningen. Dat betekent al snel 10.000 mensen en mogelijk ook weer 5.000 auto's erbij. mensen moeten tenslotte ook naa rhun werk kunnen en dit kan lang niet altijd handig met openbaarvervoer of de fiets. Hoe kan Overvecht daardoor veiliger worden?? En waar is er dan nog ruimte voor extra groen? Hoe plezierig is het om te moeten wonen in torenflats van 70 meter hoog? Dit is volgens jullie toekomstbestendig.... Ik zou graag de mensen die in zulke woontorens wonen wel eens willen spreken om aan te geven wat daar zo plezierig is aan wonen in zo'n toren. Er zijn niet veel mensen die daarvoor kiezen en zeker niet als je kinderen hebt. Ik stel voor dat de mensen die deze plannen achter hun bureau bedenken zelf met hun gezin in die torenflats gaan wonen. Dan komen hun huizen (natuurlijk) vrij voor anderen die niet zo graag in een flat willen maar wel gedwongen worden omdat er niets anders te koop is. Betaalbare huur en koopwoningen??? Ik woon nu 11 jaar in een koopappartement. Op dit moment zou ik echt geen nieuw appartement kunnen betalen. Laat staan een heel nieuw gebouwd appartementen in een nieuwbouw complex. Die zijn echt niet betaalbaar. Wat moet dit allemaal wel niet kosten. De gemeente zou er beter aan doen om meer te investeren in duurzaam. Verbeter/verduurzamer bestaande gebouwen. ik maak mij grote zorgen over deze wijk.	We zetten in op een mobiliteitstransitie. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte , gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hiermee blijft de wijk ook bij de groei van het woningaantal in de toekomst bereikbaar en bereiken we tegelijkertijd andere doelen: zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk. Door naast het HOV in de wijken een kleinere bus te laten rijden, kunnen wegen worden versmald, en vergroend. Knips zorgen voor minder doorgaand verkeer en meer aaneengesloten groen en maken het gebruik van fiets- en ov een aantrekkelijker alternatief. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. De omgevingsvisie voorziet de hoogbouw op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving als aantrekkelijke woonmilieu voor bepaalde doelgroepen zoals bijvoorbeeld starters of senioren. Hoogbouw van 70 meter is daarbij maar op enkele plekken denkbaar in de rode gebieden (winkelcentrum en stationsgebied), mits dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om zowel nieuwbouw als bestaande bouw te verduurzamen en toekomstbestendig te maken.
48	Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over de omgevingsvisie over Overvecht. In maart werd ik geconfronteerd met de vergaande plannen over het winkelcentrum waarbij minder plekt lijkt voor winkels, enorme hoogbouw van 50 tot 70 meter hoog wat voor de huidige bewoners tegenover het winkelcentrum het woongenot gaat bederven, en 2500 nieuwe woningen (minstens 5000 nieuwe bewoners) op een zeer klein oppervlakte in een al kwetsbare wijk. Vervolgens kwam er deze maand het wijk bericht over de gehele omgevingsvisie omtrent Overvecht. Hierin staat dat er vanuit de stad in deze kwetsbare wijk 5000 nieuwe woningen moeten komen. Het bedrijventerrein lijkt me uitermate geschikt om daar ook een mooie plek van te maken, maar wat schetst mijn verbazing, daar komt geen woonruimte. Alle woningen lijken	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebouwd worden op plekken waar al veel hoogbouw is en huidige bewoners ingesloten worden door nog hogere gebouwen. Ik lees dat het plan is om de Zamenhofdreef en de carnegiedreef geheel autovrij te maken. Om vervolgens in de Dreefnieuws te lezen dat tegenover het winkelcentrum aan de Zamenhofdreef nieuwe woningen gebouwd gaan worden. Dit roept bij mij vragen op: 1. Hoe komen huidige bewoners en eventueel nieuwe bewoners van de 2500 woningen per auto bij hun woning als de Zamenhofdreef en de Carngiedreef alleen voor de bus toegankelijk is? En hoe komen mensen die slecht ter been zijn bij de huisarts op de Carnegiedreef? Beide dreven worden nu veelvuldig gebruikt om bij woningen en voorzieningen te komen. Het zijn drukke verkeersaders in de wijk, waar al gevaarlijke situaties ontstaan. M.i. gaat de situatie alleen maar gevaarlijker worden. De Theemsdreef die vaak al rond de avondspits vast staat, wordt alleen maar drukker en gevaarlijker. De straat wordt nu al vaak als racebaan gebruikt en de politie heeft niet de mankracht om te gaan controleren. De rondweg staat in de spits al vast, ook hier voorzie ik veel meer gevaarlijke situaties ontstaan door drukte. De auto's gaan niet verdwijnen want bewoners die er al wonen hebben een auto en nieuwe bewoners nemen er een mee. Straten worden niet veiliger, alleen maar drukker en onoverzichtelijker. Parkeerplaatsen worden weggehaald, waardoor mensen straks wellicht tien minuten moeten lopen naar hun auto, geen zicht meer hebben op wat er met hun auto kan gebeuren (criminaliteit en vandalisme hier is hoog) en om nog maar niet te spreken over de mensen die slecht ter been zijn die straks niet meer voor hun flat of woning kunnen parkeren. Je mindert auto's niet, je belemmert de huidige bewoners in hun woongenot en het gebruiken van hun hulpmiddel. 2. Jullie beweren dat jullie het groen in de wijk zoveel mogelijk willen behouden en versterken. In het bestemmingsplan voor de idioot hoge torenflats van Overvecht centrum wordt er groen geplaatst. Echter is	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. 2. De omgevingsvisie geeft aan dat we bestaande groene gebieden beter maken, mooier of toegankelijker. En dat we met meer bewoners ook meer groen komt. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. U doelt waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere ook hoogbouwaccenten. In de omgevingsvisie is dit gebied opgenomen als een rood hoogstedelijk gebied met een verwijzing naar het aparte planontwikkelingstraject. Mocht er voor u aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de verdichting rond de Zamenhofdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje "centrale as" gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt bij de verdere uitwerking altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. 3. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	deze niet voor iedereen beschikbaar, maar alleen voor de nieuwe bewoners van de torenflat. Hier heb ik navraag voor gedaan toen de maquette te zien was. Daarnaast hebben jullie het over verdichten van de Zamenhofdreef. Hierbij klinkt het alsof de tuintjes die er staan (en net zijn op geknapt) volgebouwd gaan worden.	leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming).Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven.
3.	In de Dreefnieuws spreken jullie van verdichten op de Zamenhofdreef. Betekent dit dat die huizen gesloopt gaan worden en er nieuwbouw komt? Wat gaat het voor de huidige flats betekenen die er al staan? Worden die ook gesloopt en raak ik mijn appartement en mijn ruime leefomgeving kwijt? In de huidige huizenmarkt zijn er geen betaalbare woningen meer voor alleenstaanden waarbij je een thuiswerkplek kan creëren want daar heb je dan toch echt meerdere kamers voor nodig.	4. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven.
4.	Waarom wordt het bedrijventerrein niet ingezet om ook woning plekken te creëren? Waarom moet alles opgepropt worden op plekken waar al veel hoogbouw staat? Je ontneemt het uitzicht van de huidige bewoners. Daarnaast zullen huidige bewoners meer kosten gaan maken qua stoken en elektriciteit. Dit omdat (zon)licht tegen wordt gehouden door de torenflats die aan de Zamenhofdreef gepland staan waardoor natuurlijk warmte en licht niet meer gebruikt kunnen worden. En dan willen jullie duurzaam bezig gaan. Zonnepanelen kunnen door de huidige bewoners door die torenflats ook niet meer gebruikt worden.	5. Het klopt inderdaad dat geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden kan zorgen voor overlast en stress bij de mensen die rondom het winkelcentrumgebied wonen. Ik kan me voorstellen dat u hier bezorgd over bent. We kiezen er voor om het winkelcentrum in fases aan te pakken omdat we dan stapje voor stapje naar het eindresultaat toe kunnen werken, terwijl het winkelcentrum tegelijkertijd wel zo veel mogelijk in gebruik kan blijven. Dit is prettig voor de ondernemers in het winkelcentrum en de mensen die gebruik maken van de voorzieningen in het winkelcentrum. Omdat het een vrij groot gebied is, zullen we omwonenden niet in elke fase even veel overlast ervaren. Het uiteindelijke doel is om het winkelgebied een prettiger omgeving te maken om te wonen, winkelen en verblijven, ook voor de bestaande omwonenden.
5.	Hebben jullie nagedacht wat 15 jaar lang bouw herrie met de gezondheid van huidige bewoners doet? Iedereen weet dat geluidsoverlast schadelijk is voor de gezondheid. Laat staan dat je 15 jaar in bouw herrie zit, omdat het winkelcentrum in fases wordt aangepakt. Niet heel bewonersvriendelijk voor de huidige bewoners.	6. De keuze om 5.000 woningen bij te bouwen in Overvecht is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Ambities liggen er ook voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. Zo kent Rijnsweerd een opgave van 2000 woningen extra tot 2040. Overvecht kent nu een eenzijdige woningvoorraad (veel dezelfde type woningen in het hetzelfde prijssegment) en de openbare ruimte wordt op veel plekken als anoniem en onveilig ervaren. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en
6.	Ik snap de woningnood, maar waarom moeten er 5000 nieuwe woningen in Overvecht komen? Er is al veel hoogbouw, het is een kwetsbare wijk met de nodige (sociale) problematiek, waar ook nog eens veel criminaliteit is. Rijnsweerd heeft ook nog een boel “open”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken, ga daar bouwen. Zorg eerst dat het veilig is in de wijk. Ik woon hier zelf, maar vind het echt niet prettig om ‘s avonds laat over straat te lopen en ook wanneer er groepen jongeren/mannen staan voelt het onveilig. Met 5000 nieuwe woningen en het dubbele aan nieuwe bewoners in de wijk, zorgt het er niet voor dat de veiligheid beter wordt. De wijk wordt niet voor iedereen, want de mensen met geld zullen zodra ze kunnen verhuizen naar de “betere” wijken, waardoor je hier een ghettowijk gaat creëren. Jullie spreken van prettige en aantrekkelijke plekken, wellicht voor de nieuwe bewoners, maar voor de huidige bewoners is dit totaal niet van toepassing. 7. Jullie spreken van meer voorzieningen en dan m.n. over sport en speelplekken. Maar hoe zit dat met artsen, tandartsen, ziekenhuizen etc? Het ziekenhuis wat in Overvecht zat is al afgebroken, mijn eigen huisarts zit nu al maanden van te voren vol met afspraken. Met de grote hoeveelheid nieuwe inwoners gaat medische zorg er m.i. in Overvecht nog meer op achteruit ondanks het harde werk van de huidige zorgverleners. 8. Waarom zijn de VvE’s van de huidige flats in Overvecht Centrum niet meegenomen in de plannen voor het winkelcentrum? Dit gaat ook hen aan, aangezien we uitkijken op het winkelcentrum. Op dit moment zijn dit de vragen die me te binnen schieten. Al met al vind ik de omgevingsvisie Overvecht een zeer onrealistisch plan. Er worden te veel mensen op een te klein oppervlakte gepropt. De verkeerssituatie is al gevaarlijk en druk, maar zal alleen maar gevaarlijker worden. Er wordt nu al vaak overlast/drukte ervaren door mensen, dat zal met zoveel meer inwoners in de wijk alleen maar gaan toenemen.	kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners. 7. Uitgangspunt is dat voorzieningen meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we er ook voor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt ook voor huisartsen en tandartsen, omdat anders de druk op de zorg inderdaad te groot wordt en zij niet voldoende tijd hebben om alle Overvechters te kunnen behandelen. In de omgevingsvisie Overvecht is benoemd dat er extra gezondheidscentra bijkomen. Hier kan je meer overlezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 8. De flats rondom Overvecht Centrum maken geen onderdeel uit van het projectgebied van het masterplan Overvecht Centrum. Voor de bewoners van deze flats is het masterplan natuurlijk wel belangrijk omdat hun woningen direct grenzen aan het projectgebied en het plan invloed heeft op de leefomgeving. De bewoners van de flats zijn daarom op verschillende manieren uitgenodigd mee te doen aan de planvorming, informatiebijeenkomsten bij te wonen of te reageren op ontwerpvoorstellen. In Team Overvecht Centrum (het team van wijkbewoners en ondernemers) zit ook een bewoner van deze flats en bij de verschillende informatiebijeenkomsten hebben we veel mensen gesproken.
49	Wij zijn als bewoner behoorlijk geschrokken van de plannen die er op het moment zijn betreft Overvecht met de daarbij horende consequenties voor de aangrenzende wijken. Wij wonen op de Albrecht Thaerlaan 49 in Tuindorp, vlakbij de als wenselijk opgegeven een fiets en wandeltunnel. Deze zou in de wijk uitkomen op ca. 50	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	meter van ons huis vandaan. Hier is het momenteel al erg druk met auto's, fietsers, wandelaars, schoolgaande jeugd, scooters, etc. Wanneer er hier nog een tunnel bij komt zie ik veel gevaarlijke situaties ontstaan. Momenteel zie ik per dag minstens 10 auto's tegen het verkeer in rijden en niemand controleert dit. Daarbij ben ik ook benieuwd hoe jullie de veiligheid kunnen waarborgen aangaande overlast en criminaliteit. Er wordt nu al zoveel diefstal gepleegd om en nabij het station. Bij ons uit de voortuin fietsen, inbraak in woning en inbraak in auto's. Er is aangetoond door getuigen dat de daders zo snel als ze kunnen het spoor onderdoor gaan om weer uit het zicht te zijn. Wanneer er een tunnel bij komt, hoe gaan jullie de veiligheid waarborgen. Hoe zorgen jullie dat dit niet een hangplek wordt en niet een racebaan voor gemotoriseerde voertuigen zal worden. Waarom moeten er 2 tunnels bij komen. Er is op een strook van 900 meter op 3 punten een doorgang. De Tripkade, bij enige aanpassing het station en nabij speeltuin de Pan. Dit moet meer dan voldoende zijn. Waarom niet de poortjes verplaatsen op het station en zodoende weer een vrij doorloop creëren? Wanneer er een tunnel in onze voortuin komt, wat en hoe wordt er omgegaan met de daling van de waarde van je huis?	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
50	Het plan voor Overvecht Centrum zorgt voor 2500 woningen en minder winkels en minstens 5000 nieuwe bewoners op een postzegel. Uitzicht van omwonende wordt verpest door torenflats die 70 meter hoog worden terwijl in Overvecht tot nu een maximum van 10 verdiepingen gold. De bouw gaat 10 tot 20 jaar duren en de financiering staat op losse schroeven. Overvecht is een Vogelaarswijk met de alle problematiek die daarbij hoort. Sociaal kwetsbare bewoners. Drugsgebruik en overlast, dealen, armoede, werkloosheid. Te kort aan gezondheidsvoorzieningen. Te weinig tandartsen, huisartsen en fysio. Bewoners moeten reizen om te kunnen werken. Vandaar veel autoverkeer.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie de beleidsnota paragraaf Groen en blauw verbeteren en versterken en Verdieping

Nr.	Reactie	Antwoord
	De ring Utrecht Noord is al 10-tallen jaren toe aan verbreding en verbetering. Geen geld, geen oplossingen. Er zijn de afgelopen jaren al diverse extra appartementencomplexen bij het Groot Winkelcentrum gebouwd. Dit soort voor veel extra verkeersellende. Geen oplossingen alleen maar ellende. Vroeger reed er om de 5 minuten een bus naar de stad. Maar dat is al heel lang niet meer aan de orde. Als er een bus stopt zit die bom vol. Met de fiets naar de stad, goed idee maar waar mag je deze nog parkeren. Fietsenstalling zitten vol en als je hem op de verkeerde plek neerzet wordt die afgevoerd. Groen is ver te zoeken in de nieuwe plannen. Er worden veel bomen weg gehaald, er blijft een heel klein stukje groen over volledig ingebouwd. Ook om het Centrum heen worden bomen weggehaald. Dus minder groen en 5000 bewoners meer. Wat een logica. Minder daglicht, zon door hoogbouw. Het gevoel van ingesloten te zitten door hoogbouw levert stress op en geen woongenot meer. Winkeliers willen hun winkels behouden tegen huidige huurprijzen. Met andere woorden geen goed idee. Niet doordacht. We moeten woningen bouwen laten we dat vooral in een wijk doen waar de bewoners niet in staat zijn om protest aan te tekenen. Ondoordacht en zonder rekening te houden met de problematiek die al jaren speelt en waarvoor de wijk miljoenen heeft gekregen maar waar we nooit iets van hebben gezien.	omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en rekening te houden met bezonning en daglicht. De omgevingsvisie geeft hiervoor richtlijnen. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie en geven er nadere invulling aan. De gemeente gaat helaas niet over de huurprijzen van het vastgoed in de wijk. Daarom kan de omgevingsvisie daarin geen verplichtingen over huurprijzen aan vastgoedeigenaren opleggen. Dat is een private aangelegenheid tussen vas en winkelhuurder. De vraag naar woningen in Utrecht is groot. In heel Utrecht willen we 60.000 woningen bijbouwen. Ongeveer 5.000 daarvan in Overvecht. Hoe we dit doen, laten we zien met de omgevingsvisie. Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we veel Overvechters betrokken. Wanneer mogelijk, is de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Hierbij houden we juist ook rekening met de problematiek waar u naar verwijst en is de omgevingsvisie gericht op het verbeteren van de wijk.
51	In de recente gepresenteerde Visie is gesuggereerd 2 voetgangerstunnels onder het spoor te maken die verbinden met Tuindorp. Dit lijkt mij een slecht idee. Veel geld en onnodig. Ongewenst ivm sociale veilgheid en criminaliteit, ideale hangplekken voor overlastgevende jongeren en meer onveiligheid in Tuindorp. Hoezo moeten er meer veebindingen onderling komen, wie heeft hier om gevraagd?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
52	Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten tegen de voorgestelde plannen voor Overvecht. Ik ben het niet eens met de maatregelen om de auto uit de stad te weren, wegen en parkeerplaatsen te verwijderen en groen uit te breiden. Deze plannen tasten naar mijn mening mijn leefbaarheid en welzijn aan. Mijn auto is voor mij niet slechts een vervoersmiddel, maar mijn veiligheid en vrijheid. Het wegnemen van wegen en parkeerplaatsen beperkt mijn mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijke leven en om mijn werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast ben ik van mening dat Overvecht reeds voldoende groen heeft en dat verdere uitbreiding ten koste gaat van de verharding die nodig is voor een goed functionerende stad. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om deze bezwaren serieus te nemen en te heroverwegen welke impact deze plannen kunnen hebben op de inwoners van Overvecht. Mijn veiligheid en vrijheid mogen niet in het gedrang komen door ondoordachte maatregelen. Ik zie graag uw reactie tegemoet en ben bereid om in gesprek te gaan over alternatieve oplossingen die zowel de leefbaarheid als de mobiliteit in Overvecht kunnen waarborgen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
53	Hierbij de zienswijze op de omgevingsvisie. Een plan met mooie doelen en verbeteringen. Na aanwezig te zijn geweest op de inloopdag op 23 april het volgende: Vier doorgangen voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp lijkt het mij echt overbodig/niet nodig. Op dit moment zijn er namelijk al 3! Het is een klein stukje van 980 meter waar je nu aan beide kanten reeds erdoor kan met voet/fiets/auto (Eykmanlaan én Meester Tripkade). Én er is ook nog een extra doorgang voor voetgangers (of fiets aan de hand) bij het Station Overvecht. Totaal 3 stuks dus. Gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Nóg een extra doorgang erbij is teveel.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Redenen: Er zijn reeds voldoende doorgangen: 3 stuks op slechts een klein stukje van 980 meter! Een extra doorgang gaat niet veel toevoegen en levert enkel meer overlast op in de buurt Tuindorp. Fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij met (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers etc in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen geen goed idee. Dit geeft allerlei onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten. Deze straten gaan ook niet in 1 lijn door naar bijvoorbeeld het centrum en zijn hier ook niet op ingericht. Vaak staan auto's aan 2 kanten geparkeerd en als daar electrische fietsen/brommers doorheen rijden is dit niet veilig (en zeker niet voor jonge kinderen). Ik hoor deze geluiden ook veel bij andere bewoners. Er zitten geen echte bestemmingen in de wijk waar die voet/fietsroutes voor nodig zijn. De doorgang kan een hangplek worden van jeugd Het kan extra criminaliteit geven. Er wordt al heel gestolen in de wijk (fietsen, auto's, spullen uit tuinen, etc). De routes kunnen ervoor zorgen dat dit toeneemt. Budgettechnisch: budgetten kan je beter aan andere meer noodzakelijke zaken besteden. Als het dan toch moet dan zou ik een fietstunnel maken door de bestaande voetgangersdoorgang bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad (dat is kostentechnisch minder duur verwacht ik; de tunnel ligt er al en zou ontwerptechnisch moeten kunnen). Indien dit wordt doorgezet zal ik ook zeker bezwaar (en beroep) aantekeningen in de toekomst.	
54	Wat ik goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat geprobeerd wordt de bevolking in een vroeg stadium te informeren over de plannen - Dat er meer woningen komen. Wat ik niet goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat er te weinig rekening gehouden wordt met de kansarme populatie - Dat de auto's niet meer dicht bij de woningen geparkeerd kunnen worden met alle gevolgen van dien voor ouderen en mensen die niet meer mobiel zijn.	Wij willen bijdragen aan wijkverbetering door te investeren in de leefomgeving in Overvecht. Het toevoegen van woningen geeft bewoners meer mogelijkheden om in de wijk door te stromen. Het toevoegen van werkplekken biedt kansen op de arbeidsmarkt. Het behouden en uitbreiden van voorzieningen (zoals een school) kan zorgen voor betere ontwikkeling. Het toevoegen van groen zorgt voor een prettige leefomgeving. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er wordt m.i. ook geen rekening mee gehouden dat veel mensen in Overvecht met een andere culturele achtergrond niet zullen overwegen hun auto minder te gebruiken. Voor velen is de fiets ook een "onbekend" vervoermiddel. • Dat er teveel verdichting komt met alle nadelige gevolgen van dien: • Dat teveel mensen op een te klein oppervlak gaan wonen waardoor er toename van verkeer is, te veel geluidsoverlast kan zijn en afname van de luchtkwaliteit zal zijn. • Dat er te veel verstening, te weinig groen direct op de plekken die volgebouwd gaan worden, • Dat er teveel hittestress gaat komen • Dat de huidige bomen gekapt worden. Nieuwe kleine boompjes op een andere plek hebben weinig meerwaarde voor hittestress en uitzocht. • Dat de parkeerdruk in de omliggende straten zal toenemen omdat het aantal parkeerplaatsen in het plan volgens de gemeentelijke norm beperkt zal zijn • Dat er veel windhinder door de gebouwen zal ontstaan • Een onderdeel van de omgevingsvisie is het megalomane Centrumplan. Dit betekent voor mij persoonlijk: • De veel te hoge torens van 73 en 50 meter mijn uitzicht beperken • De gebouwen te dicht aan de Zamenhofdreef staan • Het zonlicht zowel vanuit zuidoostelijke/zuidelijke richting als zuidwestelijke richting vele uren minder in mijn appartement zal schijnen en het in mijn keuken, huis- en slaapkamers in de herfst, winter en lente nooit meer aangenaam warm wordt door de zoninstraling; dit zonder dat je hoeft te stoken. Dit leidt voor hogere energiekosten • Verder het volbouwen van de binnenhoven aan Kosdreef en Chiosdreef waardoor: • er geen speelplekken meer zijn voor kinderen die in de omringende flats wonen. Ouders kunnen dan ook niet meer vanuit hun omliggend appartement contact houden met hun spelende kinderen; zij houden hun kinderen binnen en die bewegen zodoende veel minder. • het leefgenot in mijn appartementen aanzienlijk zal afnemen doordat het groen verdwijnt en er geen uitzicht meer is	Via andere projecten dan de omgevingsvisie zet de gemeente ook in op het stimuleren van fietsbezit en gebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld www.heelutrechtfietst.nl. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Bij planuitwerkingen krijgt groen dan ook altijd een belangrijke plek. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De omgevingsvisie voorziet in 'groei in balans' en het behouden én creëren van een gezonde, aantrekkelijke woonomgeving voor de bestaande Overvechters en nieuwe bewoners. Op sommige delen zal er inderdaad een toename zijn van geluidsbelasting. Dit is voornamelijk op de plekken waar nieuwe ontwikkelingen zijn gepland. Bij deze ontwikkelingen zullen maatregelen genomen moeten worden om de impact zoveel mogelijk te beperken. Op andere plekken in de wijk neemt het verkeer juist af. De luchtkwaliteit neemt op sommige plekken inderdaad af. Er wordt wel voldaan aan de maximaal toegestane concentraties op het niveau van de visie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• appartement in waarde zal dalen doordat er alleen nog tegen gebouwen aangekeken kan worden • de hittestress zal toenemen • de parkeerdruk zal toenemen bij onze appartementsgebouwen Dit zijn een aantal van de argumenten die ik aan wil voeren vóór en tegen de omgevingsvisie. Hopelijk geeft dit u inzicht wat de visie betekent voor de huidige bewoners in mijn omgeving.	Bij concrete projecten zal er ook naar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden gekeken en worden maatregelen onderzocht. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creeren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. In de omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie beleidsnota, paragraaf 'Groen en blauw verbeteren en versterken' en de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Bij het bepalen van de parkeerdruk bij een herinrichtingsproject kijken we altijd naar een gebied en niet naar een enkele straat. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor worden specifieke uitgangspunten gegeven in de omgevingsvisie in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de beoogde verdichting Chiosdreef Kosdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje “centrale as” gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
55	Ik ben blij met veel plannen voor Overvecht in 2040. Waar ik me wel zorgen over maak is het hoogstelijke gebied rondom het station. Er staat al wat hoogbouw, maar tegenover de Tannhauser/Winterboeidreef, waar ook de moskee en twee scholen staan, is nu een mooie groenstrook met bomen. Ik zou het erg zonde vinden als dit hele stuk zou worden volgebouwd. Ik begrijp het als op de plek van de oude school en de noodgebouwen hoogbouw komt, maar ik hoop dat het overige groen behouden blijft.	De omgevingsvisie geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden.
56	Tijdens de bijeenkomst is gezegd dat Overvecht-noord autoluw of minder verkeer van auto's in de wijken willen. Bijv door aanpassingen bij de Tigrisdreef	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	en Carnegiedreef. In plaats daarvan worden auto's gedwongen richting de ring weg nru die nu ook al druk is. Hiermee creëer een verkeerschaos. Volgens de berekeningen zou dit niet zo'n probleem zijn, maar dat zou bij de marnixlaan ook geen probleem zijn. De praktijk laat zien dat het wel tot verkeersproblemen heeft geleid. Marnixlaan staat nu altijd vast, is druk en onveilig. Het idee dat deze onaantrekkelijke aanpassingen voor auto's, automobilisten zouden weren en de-stimuleren gaat hier in deze wijken (overvecht/zuilen) niet op. Utrecht is een werkstad en de populatie in deze wijken zijn afhankelijk van de auto voor hun woon-werkverkeer. Velen hebben praktijkgerichte beroepen met bijbehorende auto of werkbusje, daarnaast heeft deze populatie niet tot nauwelijks mogelijkheden tot thuiswerken of werk op fietsafstand. Dus mensen zullen de auto blijven pakken zoals ook te zien bij de Marnixlaan. En het mooie idee dat deze wegaanpassingen zouden bijdragen aan een beter milieu, gaat ook niet op en werkt averechts; automobilisten pakken hun noodzakelijke auto en staan nu langer in de files door deze aanpassingen waardoor er meer uitstoot is. Ook zien we dat het onveiliger is geworden voor fietsers en voetgangers doordat voorrang niet wordt verleend. Daarnaast is er geen ruimte voor noodsituaties voor ambulances en politie doordat er van 2 rijbanen 1 is gemaakt; door de files staat het vast en gaan ambulances en politie over de fietspaden rijden, dit allemaal leidt niet tot veilige situaties en verbetering voor fietsers. Dezelfde logica geldt ook voor de betaald parkeren plannen. Deze mensen hebben hun auto nodig en betaald parkeren zal dit niet tegengaan. Deze plannen komen heel hard aan voor overvechters, de armste wijk van Utrecht, de mensen in deze wijk hebben het niet breed en dit kunnen ze er niet bij hebben. Als de gemeente toch aan deze parkeerplannen vasthoudt, zorg er dan op zijn minst voor dat deze arme populatie (in Overvecht) per adres 1 auto wel gratis mag blijven parkeren. Zo los je het probleem van meerdere auto's per adres en zal het aantal auto's minderen in overvecht. Hiermee laat je als gemeente zien dat ze meedenken met deze arme populatie en deze plannen er niet zijn om ze in hun portemonnee te raken en om de gemeentekas te vullen.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De invoering van betaald parkeren is een afzonderlijk besluit. De betaalbaarheid kunnen we met de omgevingsvisie niet regelen. Door het weren van doorgaand autoverkeer en het herinrichten van straten (smaller, drempels, klinkers) worden de straten verkeersveiliger.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de plannen wordt vaak als reden voor de aanpassingen groen en veiligheid genoemd, maar Overvecht is prachtig mooi groen en ruimtelijk. Dus drastische veranderingen aanbrengen in de wijk en wegen voor groen is ongeloofwaardig omdat overvecht al heel veel groen heeft, de groenste wijk van Utrecht. Bestaande plekken van groen verbeteren is wel altijd welkom. Qua veiligheid zijn er goede fietsvoorzieningen; er zijn goede fietspaden met weinig kruisingen en contactpunten met auto's, wat het fietsen veilig en prettig maakt in Overvecht. Het enige waaraan gedacht moet worden is hoe snelheidsduivels aangepakt moeten worden. Voornamelijk jongeren die asociaal hard rijden moeten onmogelijk gemaakt worden in de binnenwijken, voor de veiligheid van kinderen en anderen. Hoe worden deze punten meegenomen? en wat zijn de mogelijkheden tot bezwaar?	
57	Graag wil ik dmv deze mail reageren op het plan een tunnelverbinding onder het spoor te creëren tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld college). Door deze tunnel zal een iets kortere fietsroute (2-3 minuten) ontstaan tussen Overvecht en het Gerrit Rietveld college/winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Echter deze nieuwe fietsroute gaat dwars door een woonwijk. In deze wijk spelen veel kinderen buiten op straat. Bovendien zijn de straten smal en veelal eenrichtigsverkeer. Auto en fietser kunnen elkaar net passeren, wat overduidelijk een nadeel is voor de fietsveiligheid. De huidige fietsroutes zijn om bovenstaande redenen niet voor niets aan de zijkanten van de wijk en niet dwars er doorheen. Fietsers kunnen bij de meester Tripkade onder het spoor door en bij de Eykmanlaan het spoor over. Dit zijn ruime en veilige fietsroutes met aparte fietspaden. Nogmaals het lijkt me erg onwenselijk om deze goede, bestaande routes uit te breiden met routes dwars door een woonwijk heen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voetgangers kunnen overigens ook bij station Overvecht onder het spoor door. Hier heb je wel een OV kaart voor nodig. Wellicht is het nog een idee om er een voetgangerstunnel te maken waarvoor je geen ov kaart nodig hebt. Ik bedoel dan een tunnel alleen voor voetgangers, want ook hier is het niet wenselijk een stroom fietsers door een woonwijk te sturen. Vlakbij ligt de tunnel aan de meester Tripkade waar je heel goed kan fietsen.	
58	Het is mooi dat er een plan ligt om Overvecht leefbaarder te maken. Bij lezing van het document "Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024" kwam ik op pagina 29 echter een heel slecht voorstel tegen, te weten het aanleggen van fiets/wandeltunnels op allerlei plekken, aangegeven als "Nieuwe fiets/wandelverbindingen". Ik maak met name bezwaar tegen een tunnel richting Tuindorp. Deze tunnels zijn wellicht overdag handig om te gebruiken maar 's avonds en 's nachts zijn dit notoir gevaarlijke plekken met hangjongeren, dealers, rommel etc. Het is echt een slecht idee om meer van dit soort plekken te creëren. De bestaande hoofdverbindingen zijn makkelijk te belopen of te fietsen. Deze hoofdverbindingen zijn door hun grootte, openheid en drukte veilig voor iedereen op elk tijdstip. Het is dus niet opportuun om extra tunnels aan te leggen, ook al niet vanwege de enorme bedragen die voor dit soort constructies nodig zijn. Die bedragen kunnen beter aan zaken worden besteed, die wel zinnig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
59	ik schrijf u als eigenaar van de [redacted] te Utrecht. Deze locatie valt (net) binnen het plangebied. Er wordt in het plan aangegeven dat op termijn het terrein van de RWZO hoogstedelijk zal worden. Dit is echter op de korte termijn niet aan de orde. Omdat er op de middellange termijn drastische ingrepen gepland worden, wil ik benadrukken dat er op korte termijn zodoende geen grote veranderingen doorgevoerd zouden moeten worden. Ik doel hier met name op de Jagerskade. Ik begrijp dat er op lage termijn de wens is om hier een doorgaande fiets/wandelroute van te maken. Op korte termijn is dat echter niet haalbaar, omdat wij gewoon gebruik moeten maken van de Jagerskade als ontsluiting. Wij hebben echter op korte termijn WEL plannen om bij te dragen aan de visie van Overvecht, namelijk door de ruimte	De Jagerskade is in de huidige situatie al een belangrijke (doorgaande) route voor fietsers en voetgangers. Het is niet de bedoeling om de (auto)bereikbaarheid van bestemmingen langs de Jagerskade onmogelijk te maken. Een hoofd fiets/wandelroute en bestemmingsverkeer kan hier goed samengaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	te optimaliseren en deze te verdichten. Dit kan door het toevoegen van woningen danwel uitbreiding van het huidige kantoor. Hierover zijn we met [naam medewerker gemeente Utrecht] in gesprek en hebben hier tevens met mevr. van Hooijdonk over gesproken. Er ligt zelfs een intentie ter ondertekening. Zolang er door de gemeente geen alternatieve ontsluiting wordt gefaciliteerd, al dan niet in samenwerking met de HDSR/RWZI, hebben we grote bezwaren voor het mogelijk afsluiten van extra verkeer voor de Jagerskade. Nogmaals, als de gemeente de ontsluiting via een andere weg kan bewerkstelligen zijn we bereid om hieraan mee te werken, maar we kunnen niet instemmen met de wijziging tot hoofd fiets-en wandelroute, zonder een alternatief voor ons gebouw aan de Jagerskade. Wellicht is het wenselijk dit eerst nader toe te lichten, of in ieder geval elkaars standpunten te bekijken.	
60	Graag geef ik mijn zienswijze op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik ben tuinder op het complex 'Ons Genot'. Ik deel de tuin samen met een jong gezin, we zijn met z'n vieren. Zo zijn alle meer dan 180 tuinen op het complex merendeels gehuurd door (echt-) paren en gezinnen. Zo zijn bij de meer dan 180 tuinen zeker 400 mensen betrokken. Bewoners van Utrecht. Het complex is divers, divers door beplanting, door dieren, door mensen van verschillende culturen. Het is een plek waar mensen hun ziel en zaligheid in leggen en waar een grote gemeenschapszin is. Een kostbare plek, letterlijk en figuurlijk. Ik begrijp dat huizen bouwen belangrijk is, ik begrijp dat het belangrijk is dat mensen bewegen en sporten. In Overvecht zijn al veel sportvelden. Het merendeel wordt niet gebruikt als ik daar meerdere malen per week langs fiets. Hier efficiënter mee omgaan is een eerste te onderzoeken optie. Dat is een verplichting die u fatsoenshalve heeft. Daarbij zijn sportvelden veelal in gebruik bij jeugd. Ouderen wandelen meer. Het idee van door het volkstuinencomplex een wandelroute aanleggen, door middel van het creëren van nog 1 of 2 ingangen, waardoor je door het complex kan lopen is wel een mogelijkheid waar ik mij in kan vinden en die bewegen zeker voor de wat oudere mens zou kunnen bevorderen. En hiermee kunnen meer mensen genieten van ons complex.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik begrijp dat de 1e optie is het zoeken van een locatie voor sportvelden in het Noorderpark. Het Noorderpark is groot. Op de kaart is ons volkstuinen complex maar een kleine postzegel vergeleken daarbij. Het leed dat vernietigen van deze kostbare plek, dit tuinencomplex, teweeg zou brengen is echter enorm en onevenredig groot, voor de tuinders, hun familie, voor de planten en dieren. Alles behalve dat! Daar pleit ik voor. Als u enigszins op waarde kunt schatten wat het volkstuinencomplex betekent, zoekt u een plek voor sportvelden, overal, maakt niet uit, maar niet daar.	
61	1. Stralingswaarden Ik heb Milieueffecten onderzoek gelezen maar ik kom nergens een toelichting over de effecten van de uitbreiding/verdichting voor de wijziging in stralingswaarde door de toename van mobile internet/meer zendmasten. Welke maximale waarde wordt momenteel gehanteerd en wat is de verwachte maximale waarde in de toekomst? Volgens mij zijn er door de EU recent maximale waarden gesteld. 2. wijziging OV routes. In het ontwerp is gekozen voor de scheiding tussen de snel- en langzaam verkeer. Er wordt gesproken over nadelige gevolgen voor bepaalde doelgroepen reizigers. In het verleden werd het gebruik van OV als onvoorwaardelijk inclusief gesteld. In hoeverre is de inclusiviteit van het OV nog als randvoorwaarde meegenomen in het ontwerp? Bij het inrichten van de snelbus/tram en centrale haltes wordt gesproken over de combinatie spaak en wiel. Is er rekening gehouden met de gebruikers die geen gebruik willen of kunnen maken van de fiets? oproep busjes met wachttijd tussen 30 en 60 minuten vind ik persoonlijk geen alternatief. Is er ooit een overweging geweest om taxi-vervoer in te zetten tegen gereduceerd tarief voor max aantal kilometers om de aansluiting tussen deze haltes en verre liggende bestemmingen te realiseren? Te denken valt aan het model van de treintaxie waar tegen vaste tarief werd gereden voor maximale aantal kilometers. In de omschrijving van de inrichting van OV wordt gesproken over de langzame verbinding binnen de wijk en andere wijken. In hoeverre wordt voorzien in de behoefte om de nabijgelegen Groenekan, Maarssen, Maatensdijk, Westbroek, De Bilt en overige te bereiken?	Stralingswaarde is inderdaad geen indicator in dit MER. De verwachting is niet dat de stralingswaarde een onderscheidend thema is in de vergelijking van de alternatieven. In Overvecht wordt, naast het huidige meer buurtgerichte OV, een HOV buslijn toegevoegd. Beide typen Openbaar Vervoer zijn door iedereen te gebruiken. Door het aanbieden van verschillende typen OV sluiten we ook beter aan bij de verschillende wensen van reizigers. Het buurtgerichte Openbaar Vervoer zal ook gewoon volgens een dienstregeling blijven rijden, het gaat dus niet om oproep busjes of taxi-vervoer. De groencompensatie (voor het realiseren van een horecapaviljoen) in de vorm van een groen dak (in combinatie met zonnepanelen) en groene gevel is geborgd in het bestemmingsplan. Door de omgevingsvisie verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen. Het bepalen van de plek voor een specifiek kunstwerk hoort niet thuis in een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een abstractie hoger. Het kunstwerk Zeelandlandschap krijgt hoogstwaarschijnlijk een nieuwe definitieve plek in Papendorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het bereiken van eigen adres met het OV vooral in de avonduren van belang ivm veiligheid. In hoeverre wordt rekening gehouden met deze aspect? 3. Groene daken en inrichting Watertorenpark In het verleden werd een groen compensatie geboden in vorm van groene daken voor het verlies van groen in Watertoren park door het realiseren van horeca. Is dat meegenomen in het ontwerp? Wordt het park ook beschikbaar voor het houden van de evenementen? Is het plaatsen van het beeld van de Smakelaarsveld nog steeds een onderdeel van dit ontwerp? Naar mijn idee past dit kunstwerk niet in een kleinschalige omgeving met een duidelijke cultuur-historische uitstraling. Ik zou eerder denken aan wat grotere oppervlaktes zoals het Noorderpark.	
62	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren, acht ik overbodig en onnodig, en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied, wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen, en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Mijn bezwaren zijn als volgt: Er bestaan al voldoende doorgangen: drie op slechts 980 meter afstand. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig, gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Bovendien zou de aanleg onnodig doorgangsverkeer door	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	smalle eenrichtingsstraten tot gevolg hebben, die bovendien niet rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen leiden en niet op dergelijk verkeer zijn ingericht. De aanwezigheid van auto's aan beide zijden van de straten en het potentieel gevaar voor jonge kinderen (die vaak onverwacht vanachter die auto's de straat oversteken) baart mij echt zorgen De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een kindvriendelijke en rustige buurt. Dat is ook juist de reden waarom bewoners voor een huis in Tuindorp hebben gekozen. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd, midden in de wijk, bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. De voorgestelde doorgang zou kunnen uitgroeien tot een hangplek voor jongeren. Budgettaire overwegingen: middelen zouden beter besteed kunnen worden aan andere, meer noodzakelijke projecten. Mocht de aanleg toch noodzakelijk worden geacht, dan stel ik voor om de bestaande voetgangerstunnel bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad. Dit lijkt mij kostenefficiënter gezien de reeds bestaande infrastructuur. Maar nogmaals wijs ik er op dat enige toegevoegde waarde ontbreekt, en de impact voor de bewoners van Tuindorp groot is. Indien de voorgestelde plannen worden doorgezet, overweeg ik bezwaar aan te tekenen en eventueel beroep in te stellen.	
63	Als bewoners van Albrecht Thaerlaan 48 willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Terwijl we het streven naar verbetering van de infrastructuur waarderen, zijn we bezorgd dat dit specifieke project meer problemen zou kunnen veroorzaken dan oplossen. Onze belangrijkste vragen en zorgen met betrekking tot de voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: Onduidelijkheid over het probleem: We begrijpen niet welk probleem deze fietstunnel zou oplossen, aangezien de huidige uitgangen van de wijk altijd via	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tripkade of Eykmanlaan zijn. Voor aansluiting naar de stad zal deze tunnel dus voor bewoners geen oplossing zijn omdat er uiteindelijk toch een route via de doorgaande wegen genomen zal moeten worden. Ontbreken van voordelen voor bewoners: Aangezien er geen voorzieningen zijn in zowel Tuindorp als Overvecht, zien we geen directe voordelen voor de bewoners van deze gebieden bij de aanleg van deze tunnel anders dan dat het de einde woonwijk aan de andere verbindt. Er zijn geen voorzieningen die de mensen naar de specifieke locaties in de wijk zal aantrekken dus het nut ervan is beperkt. Toename van verkeer en drukte: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Ongepaste locatie: De voorgestelde locatie van de tunnel lijkt niet geschikt te zijn, gezien de beperkte ruimte op het stuk Albrecht Thaerlaan waar de tunnel zou moeten uitkomen. Alternatieve oplossingen: We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijk te maken door de poortjes te verplaatsen, wat een minder ingrijpende en mogelijk effectievere oplossing kan zijn. Daarnaast zou de aanleg van een tunnel ipv de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de verkeersdoorstroom en veiligheid bevorderen. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan hebben wij ook grote zorgen over de eventuele overlast waarmee dit gepaard zou kunnen gaan. Zowel de overlast bij het aanleggen ervan als de eventuele handhaving die nodig is om te zorgen dat dit geen hangplek wordt of geluidsoverlast oplevert We zijn van mening dat de middelen die worden voorgesteld voor deze fietstunnel beter kunnen worden besteed aan andere projecten die meer voordelen bieden voor de bewoners van onze wijken. Wij hopen dat u onze bezorgdheid en zienswijze meeneemt in de uiteindelijke versie van de omgevingsvisie en dat wij voldoende geïnformeerd zullen blijven over de daadwerkelijke plannen.	
64	Ik heb het visieplan Overvecht 2040 (gedeeltelijk) bestudeerd en ben op de informatieavond geweest van 22 april in de Vechtsebanen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik richt mijn bezwaren op in ieder geval 2(van de drie) beoogde fietstunnels/wandeltunnels onder het spoor door. Het doel van de commissie is mij helder : verbintenis tussen de wijken Overvecht en Tuindorp. Ik heb geen andere argumenten gehoord en gelezen. Echter: op een totale afstand van max 1500 meter zijn er reeds drie uitstekende passages. Via het NS station is er een prima looproute onder de sporen door . Er is een lift aanwezig en is met OV chip te gebruiken. De andere twee ,dus via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, zijn veilige snelle fietsroutes. Deze twee fietsroutes hebben aansluiting op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berekuil).Niemand zit verlegen om een betere bereikbaarheid van beide wijken. Ik zie menig tuindorper ,inclusief mijzelf, bij de Dirk en de Lidl alsmede het Turkse bakkertje en de donderdagmark in Overvecht: prima verbinding (letterlijk en figuurlijk !) De fietstunnels komen uit ter hoogte van resp. de van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Daar is niks ! Je komt daar in eenrichtingsstraten met aan twee kanten auto’s geparkeerd. Er is geen logisch vervolg van deze fietsroutes , geen aansluiting op een fietsroute naar weet ik waar. Als de tunnels in Tuindorp omhoogkomen zal dat op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Daar is geen ruimte voor. Als de tunnels omhoogkomen zou dit bouwtechnisch zomaar in conflict kunnen komen met de groenstrook langs de gehele Thaerlaan.Deze wordt mede door bewoners onderhouden en is belangrijk in de groenvisie van Tuindorp. Als de tunnels omhoogkomen zal het op de A.Thaerlaan extra gevaarlijke situaties geven.De A.Thaerlaan is , zeker rond begintijd en eindtijd van de drie basisscholen en een VO school, in beide richtingen een belangrijke verkeersader.Dat zijn auto’s die de wijk uit willen, auto’s die kinderen komen brengen, ouders met kinderen op de fiets, middelbare scholieren .Als er fietsers (steeds vaker fatbikes !!) staks die tunnels uit komen knallen zal dat de verkeersveiligheid zeker niet positief beïnvloeden. We hebben helaas al een gevaarlijk, onoverzichtelijk punt op de bocht waar A.Thaerlaan overgaat in de Magnuslaan.	en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben er van overtuigd dat men in Nederland hele veilige tunnels kan aanleggen. De tunnels die hier in het visieplan staan zullen gewone tunnels zijn. Die zullen na pakweg 19.30 uur niet meer gebruikt worden. Het zullen droge hangplekken worden waar het vuurwerk bv lekker knalt. Unheimisch zullen de tunneltjes worden vrees ik. Tuindorp is gevoelig voor inbraak etc. Handhaving zal lastiger worden nu er meer vluchtroutes komen. Bijzonder vreemd vind ik dat er niet gecommuniceerd is met bewoners van omliggende wijken. Tuindorp heeft vanaf 1935 een communicatiekanaal " Tuindorps Belang". Mijn verzoek is derhalve af te zien van de aanleg van de 3 fietstunnels onder het spoor: peperduur en niemand zit daarop te wachten.	
65	Ik ben eigenaar van een appartement aan de Moezeldreef in Utrecht Overvecht. Ook ben ik erg positief over het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Dit is een mooie kans voor Overvecht. Hier en daar zie ik al goede acties maar door dit ontwerp wordt de leefbaarheid en het woningaanbod veel beter. En dat is nodig in Overvecht, kortom belangrijk!	Dank voor uw positieve reactie.
66	Ik woon al 20 jaar in Overvecht en ben diep teleurgesteld dat de bewoners niet betrokken zijn geweest bij het ontwerpen van visie. Wij hebben nu de ontwerp van de visie mogen bekijken en ik ben ontzettend geschrokken. Ik maak me dan ook heel veel zorgen over de toekomst van wijk Overvecht. Een van zaken die mij echt zorgen baart is de onderdeel vervoer. In de ontwerp visie staat dat er wordt gestreefd naar veilig en verbonden wijk. Echter lees ik dan niet in de beschrijving. De plan is 5000 nieuwe woningen te bouwen. Maar tegelijkertijd veel parkeerplaatsen te verwijderen. Daarbij is de plan dat particuliere autos niet meer de wijk in kunnen. Dat is tegenovergesteld van goed bereikbaar voor automobilisten. Volgens deze visie zal ik in de toekomst niet meer dichtbij mijn huis kunnen parkeren, langer onderweg ben van A naar B (omrijden en file aangezien iedereen via de ring zou moeten omrijden), en zware boodschappen	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuren willen we het mensen makkelijker maken om gezonde keuzes te maken. We willen inwoners niet dwingen om te fietsen, maar door het aantrekkelijker te maken om op een prettige en veilige manier door de buurt te kunnen fietsen en lopen maken we het mensen gemakkelijker om hiervoor te kiezen, en de auto vaker te laten staan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelf moeten tillen van parkeerplaats naar huis. Hierdoor zal mijn kwaliteit van leven aanzienlijk afnemen. Of ik moet de bus nemen, met als gevolg meerdere keren moeten overstappen en een dure bus kaartje moeten aanschaffen. Bus kaartje kost tegenwoordig vanaf 2,60 euro. Als ik met gezin ga, dan betaal ik gauw 26 euro voor heen en terug. Dat is toch absurd. De aanpassingen in de verkeersstructuur zouden volgens de visie bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd. De visie suggereerd dat de bewoners worden gedwongen om de fiets te pakken of gaan lopen om meer in beweging te komen. Echter opleggen van leefregels leidt nooit tot verbetering. In de wijk Overvecht wonen veel kansarme mensen uit verschillende culturen. Beperking van verkeersstructuur zal deze problemen alleen verergeren. Voordelen van nu: - auto straten zijn veilig en goed (genoeg oversteek mogelijkheden, versmalingen, eenrichtingswegen) - mogelijkheid voor parkeren dichtbij huis - comfort - gratis parkeren - snel van A naar B kunnen - keuze van openbaar vervoer of auto en fiets is vrij aan de bewoner - goede en veilige fietsverbinding in de hele wijk - veilig en verbonden - ruimte en weinig drukte op de weg - rust en relaxed naar de winkel kunnen gaan voor wekelijkse boodschappen Nadelen van nu: - op sommige plaatsen wordt soms te hard gereden - er komen steeds meer auto's m.a.g. parkeren op de stoep Voordelen van toekomst visie: - klinkt goed als jij zelf niet in deze wijk woont Nadelen van toekomst visie:	Ook mensen die zich nu niet veilig voelen om te fietsen op drukke autowegen krijgen dan het vertrouwen om vaker door de buurt te fietsen. Ik ben het met u eens dat dit er niet direct voor zal zorgen dat iedereen voortaan de fiets boven de auto verkiest, maar door het aanleggen van aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen door de wijk wordt deze keuze wel aantrekkelijker.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- beperkt/geen mogelijkheid van parkeren dichtbij huis - betaald parkeren - meer tijd kwijt zijn van A naar B - bewoners worden gedwongen om gebruik te maken van OV of bus - plezier in wonen neemt af - comfort neemt af - wekelijkse boodschappen met auto halen wordt zeer onaantrekkelijk gemaakt - alle bewoners wordt opgelegd hun leefwijze aanpassen zonder er rekening te houden met specifieke doelgroepen - afhankelijkheid van OV - drukte op de ring neemt toe - vervuiling en geluidsoverlast op de ring neemt toe - in en uit de wijk wordt beperkt voor auto - koop jij een bank bij Ikea, dan moet deze ook met de bus? - gezinnen met kinderen gaan veel geld betalen aan OV - beweeg vrijheid van ouderen en mensen die slecht ter been zijn wordt beperkt (meer loop afstand) - mensen met kleine portemonnee worden beperkt in hun beweging van A naar B (dure bus kaartje) - verbonden alleen voor bepaalde groep mensen (jong, alleenstaand) Ik hoop dat jullie hier wel rekening mee kunnen houden en de bewoners het plezier van auto rijden (werk en prive), het gemak en comfort dat men nu heeft niet afpakken.	
67	Ik ben het niet eens met de omgevingsvisie voor de buurt Zamenhofdreef. Ik heb het dan over punt 6 van de tekening, dat je straks niet meer met de auto op de Zamenhofdreef en Carnegiedreef kunt komen. Voor de bereikbaarheid is dit echt heel belemmerend. En waarom is er voorrang voor fietsers, wandelaars en OV? Discrimineren jullie nu de mensen met auto's? Waarom moet alles autovrij? Als de bewoners met de auto willen gaan, of soms zelfs de auto moeten nemen, dan moet die mogelijkheid er altijd zijn. Dan wil je niet dat je eerst door de hele wijk moet rijden voordat je op de plaats v bestemming bent. De Carnegiedreef is ook nog eens een weg waar veel auto's gebruik van maken. Als die autovrij wordt gemaakt, beteken dit dat	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	auto's moeten uitwijken naar andere straten. Dan maak je die straten juist drukker en onveiliger. En je creëert gewoon file in de woonwijk. Dat lijkt me ook niet wenselijk. Terwijl nu gewoon alles loopt. Fietsers hebben hun mooie fietspaden, auto's/OV hun wegen en voetgangers hun paden. Kijk ook naar wat er is gedaan bij de Marnixlaan. De mensen gaan niet uit hun auto. Je creëert alleen meer overlast voor de bewoners in Overvecht. Wil je het wat mooier en groener maken, prima. Pak de bermen aan. Maar maak het niet onnodig ingewikkeld en oncomfortabel voor de bewoners hier in Overvecht. Is dit al definitief of moet ik ergens bezwaar indienen?	De ontwerp omgevingsvisie Overvecht lag ter inzage voor inspraakreacties/zienswijzen. Na verwerking van de zienswijzen en aanpassing van de omgevingsvisie wordt deze vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie is dan definitief. Het is niet mogelijk bezwaar in te dienen tegen de vastgestelde omgevingsvisie.
68	Ik maak bezwaar tegen de beslissing om vergunning te verlenen aan het project Zambesidreef e.o. Ik ben het niet eens met de beslissing om de flats aan de Zambesidreef e.o. te slopen. Allereerst vanwege de bouwoverlast, geluidsoverlast, stof, en stikstofbeleid. Dit gebeurd voor onze woning. Ook het slopen van de flats heeft grote impact op de bewoners, het zijn onze buren dit raakt mij ten zeerste, ik woon hier 34 jaar. Het is hun thuis en van hun kinderen. Mijn visie is renoveren deze woningen. Ook het besluit voor de bouw van een nieuwe school op de Grote Trekdreef vind ik een bezwaar. Deze wordt gebouwd naast de locatie Reinaerde waar mensen met niet aangeboren hersenletsel wonen, niet echt een goede plek voor een school met ± 1000 leerlingen. Niet voor onze woning, denk aan vervuiling en hangjongeren. Slecht idee in deze wijk. Ik vind ook dat deze beslissing moet worden herzien, en ik denk dat de leegstaande school aan de Ramsesdreef een goede optie is voor bouw van een nieuwe school. Ik verzoek u de beslissing niet uit te voeren totdat er een beslissing is genomen op mijn bezwaar.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school aan de Ramsesdreef te bouwen. De locatie Ramsesdreef ligt erg dicht op de Noordelijke Randweg Utrecht. Het gezondheidsbeleid van de gemeente staat niet toe dat er scholen worden gebouwd binnen 50 meter van te drukke wegen (zoals de Noordelijke Randweg). Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet naar de bouw van een school aan de Ramsesdreef.
69	Wij willen graag laten weten dat we ons ernstige zorgen maken over de voorgestelde ontwikkelingen met betrekking tot de rood-oranje zone waarin ons huis zich bevindt (Arnodreef). Het vooruitzicht van hoogbouw in onze directe omgeving of potentieel op onze plek vinden wij geen prettig idee. Ten eerste zijn we bezorgd over de mogelijkheid van onteigening van ons huis door de gemeente. Als recente kopers van een woning in deze buurt, hebben	De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt

Nr.	Reactie	Antwoord
	we ons gevestigd met de verwachting van een bepaalde leefomgeving en de bijbehorende waarde van ons bezit. De laag- en middenbouw, brede straten en het groen vinden wij een prettige afwisseling. Het vooruitzicht dat projectontwikkelaars willen investeren in onze buurt, eventuele voorstellen gaan doen aan ons en onze buren, zit ons niet lekker. We weten hierdoor NIET wat er gebeurt, wat precies de rol is van de gemeente, de potentiële ontwikkelaar en wat onze eigen rechten zijn. Kunnen wij worden onteigend? Deze onzekerheid draagt niet bij aan een prettig gevoel.	is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
	Daarnaast vrezen we de aanzienlijke daling van de waarde van ons huis als gevolg van de voorgestelde ontwikkelingen. Want, wie koopt nog een huis in een rood-oranje zone? Ons spaargeld zit in ons huis en onze hypotheek. Indien er sprake is van een waardedaling in de toekomst, kan dit onze eigen toekomstplannen in de weg zitten. Echter zal dit ons ook kunnen belemmeren in het vinden van potentiële kopers, mochten we besluiten ons huis te verkopen. Dit zouden wij een onaanvaardbare impact hebben op onze financiële situatie en levenskwaliteit. Tevens houdt deze omgevingsvisie ons door de onzekerheid tegen om verder te investeren in ons huis. Heeft het aanleggen van zonnepanelen op ons dak nog wel zin? Is het voor ons nog wel slim om de badkamer te verbouwen? Of is dit weggegooid geld?	De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning dan wel het verbouwen van de badkamer leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen.
	Bovendien zijn we bezorgd over het verlies van de kenmerkende laagbouw en prettige brede straten die het wonen in onze buurt zo aangenaam maakt. De voorgestelde hoogbouw zal niet alleen het uitzicht veranderen, maar ook de dynamiek en het karakter van onze buurt aanzienlijk veranderen. Dit gaat in tegen de redenen waarom wij ervoor hebben gekozen om hier te wonen. Tot slot maken we ons zorgen over de impact van de voorgestelde visie op parkeren. Wij beschikken over een kleine auto. We voorzien met de plannen dat wij onze auto straks nergens meer kunnen parkeren. Minder parkeerplaatsen zullen niet alleen het dagelijks leven bemoeilijken, maar kunnen ook leiden tot een toename van parkeerproblemen en doorstroom van verkeer in de omgeving. Dit zal de algehele leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloeden. Waarom geen betaald parkeren invoeren voor niet-bewoners en	De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor (p39). Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	werken met parkeervergunningen voor bewoners? Dit zal o.a. helpen met de mensen die hun auto voor ons huis parkeren en daarna met de trein de stad in gaan voor o.a. werk of een dagje uit.	Ook in Overvecht wordt in de toekomst betaald parkeren ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
70	1. Inrichten van de fietspaden: er is een autovrije fietspad gepland op de Moezeldreef. Parallel loopt een fietspad via het park/ tussen de Korfoedreef en Lissensteyndreef naar de Theemsdreef. Het beleven van het groen wordt door fietsverkeer onrustiger. Het strakke rechte pad nodigt uit tot snel door het park te komen. Wellicht een idee om dit gedeelte van het park in te richten als een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen. Wat meer bomen in dit gedeelte van het park (bij het speeltuintje en bij het gebouw aan de Lissensteyndreef/zuidzijde zou erg fijn zijn als bescherming tegen de zomerhitte. 2. Oversteken randweg naar Noorderpark: het oversteken via de bruggen vormt extra obstakel voor de mensen met minder goede conditie. Graag opties voor gelijkvloerse overgangen of tunnels in overweging nemen. 3. Het zou fijn zijn om de te realiseren inclusiviteit van de ruimtes te borgen op het gebied van bewegen, prikkelbaarheid (velle licht/harde geluid/galm) en overzichtelijkheid. 4. Ook zou het fijn zijn om aandacht te geven aan de ontmoetingsfunctie van de culturele gebouwen. Te denken aan kleinschalige ruimtes die voor	1. Dank voor de ontwerpsuggestie om een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen in het park te maken. We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Bij de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Het maken van ontwerpen is onderdeel van de verdere uitwerking van de omgevingsvisie na vaststelling van de omgevingsvisie. 2. Toegankelijkheid nemen we mee bij de verdere uitwerking van nieuwe verbindingen. 3. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in projecten in de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de inclusiviteit van ruimtes. 4/5. Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.

Nr.	Reactie	Antwoord
	regelmatig gebruik van bepaalde groepen kunnen worden ingezet, waardoor een clubsfeer kan ontstaan en langdurige contacten kunnen worden onderhouden. 5. Ik vraag mij af in hoeverre bij de te realiseren culturele voorzieningen rekening is gehouden met mogelijke behoefte van de minderheden aan het beoefenen van activiteiten die passend zijn bij eigen culturele identiteit.	
71	Mijn ervaringen als bewoner van het stationsplein Ik schrijf u als actief en maatschappelijk betrokken mens, bewoner van residence Aida aan de Tiberdreef, onderdeel van een gebouw met 28 appartementen en commerciele ruimten op de begane grond in combinatie met een aantal kantoorpanden langs het spoor. Architectonisch vormen deze gebouwen een geheel. Het kantoorpand tegenover ons woongebouw werd een aantal jaren geleden gerenoveerd door dezelfde architect. Daarin is o.a. het CNV op dit moment gehuisvest, maar ook een maatschappelijke voorziending als Veilig Thuis. Toen ik 23 jaar geleden mijn appartement betrok, was ik mij ervan bewust, dat ik met een kwetsbare leefomgeving te maken zou krijgen. Overvecht werd aangemerkt als Vogelaarwijk, maar om priveredenen was de locatie voor mij aantrekkelijk genoeg om de sprong te wagen. De opzet van de gemeente was om de toegang naar het station aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Dit was een belangrijke reden om ook een gebouw met appartementen voor senioren aan het plein te laten verrijzen. Immers, kantoorgebouwen zijn s'avonds en s'nachts uitgestorven. Bewoning aan het plein zou voor meer sociale controle kunnen zorgen en de commerciele ruimten voor levendigheid. Sociale veiligheid betekende ook het tegengaan van overlast. Er werd en wordt gedeald op het stationsplein, in het verleden ook in het theehuis, dat gevestigd was in een van de commerciele ruimten, het stationsgebied werd aantrekkelijk gevonden door hangjongeren en het gemeentelijk vervoerbedrijf zorgde voor geluids- en stankoverlast (er was een vertrekpunt van de bus tegenover ons), doordat chauffeurs veelvuldig en onnodig hun motoren lieten draaien.	Wij waarderen uw inzet voor de buurt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Het stationsgebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. Wij denken dat nieuwe woningbouw en voorzieningen rond het station de anonimiteit kunnen verminderen en de sociale veiligheid vergroten. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden zoals het stationsgebied blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Wanneer de precieze toekomstige inzet (lijnvoering, frequentie, etc) van het openbaar vervoer bekend is zal ook gekeken worden naar de haltes bij het station.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Samen met anderen heb ik veel energie gestoken in het onderhouden van contacten met de wijkagent, het theehuis, het GVB, de Spoorwegen, de gemeente, de vastgoedeigenaar van de commerciele ruimten. Uiteindelijk heeft het 18 jaar geduurd, voordat de gemeente de beloofde aantrekkelijkheid in fysiek opzicht realiseerde door herinrichting van het plein en verwijdering van de bushalte. De levendigheid, die m.n. gerealiseerd had moeten worden door de commerciele ruimten, is eerder een last dan een lust geweest al die jaren. Commercieel nooit een succes. De ecostrook langs het spoor zorgde voor het broodnodige evenwicht tussen steen en groen. Ook wijzelf werden groen. In 2016 realiseerden wij het eerste flatgebouw in Utrecht met groendak en zonnepanelen. Mijn stellingname Plan geen hoogbouw rond het station, want. -Dat zal het nog moeilijker maken om de sociale veiligheid te handhaven en bevorderen. -Het gaat ten koste van het reeds schaarse groen in onze directe woonomgeving. -Overvecht is primair een woonwijk, waar behoefte is aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen en behoud van groen, direct naast de deur. Voor het bruisende leven hebben we ons levendige stadscentrum. . Zoek voor de hoogbouw open plekken en bedrijfsterreinen (zie het voorbeeld bij het Grootwinkelscentrum Overvecht) en maak deze goed bereikbaar door een snelle busverbinding (zie het voorbeeld van de Uithof), want -Waarom een relatief groot deel van de extra te bouwen woningen proppen op een zo'n klein gebied?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de vervoersfunctie van het stationsgebied gaat extra ruimte vragen. Nu al zijn er te weinig halteplekken voor de reguliere kleine streekbussen en extra bussen van de NS, als er aan het spoor gewerkt wordt. Meer woon- en werkplekken in Overvecht betekent meer reizigers met nog meer behoefte aan halteplekken. In de hoop, dat mijn ervaringen en standpunt een bijdrage kunnen leveren aan de discussie, doe ik een dringend beroep op de gemeente Utrecht om van haar hoogbouwplannen rond het station af te zien.	
72	- Ik ben zelf tegen het verwijderen van parkeerplaatsen in Overvecht. De parkeerplaatsen moeten blijven, anders gaan ook mensen langs de straatkant parkeren. De parkeerplaatsen moeten blijven, zodat mensen met een auto hun auto goed kunnen parkeren. Ik vind juist dat er weinig parkeerplaatsen zijn in Overvecht. - - Er zou daarnaast ook een bushalte weer moeten komen bij de Sint Maartendreef.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Precieze locaties van bushaltes wordt later bepaald en is afhankelijk van de toekomstige routes/lijnvoering.
73	Hierbij mijn zienswijze betreffende de omgevingsvisie Overvecht. Het wijkbericht van april jl. dat aan de bewoners van Overvecht gestuurd is, geeft een zeer onduidelijke afdruk van Taagdreef, Rubicondreef e.o. Het is allemaal erg vaag, zodat de gemeente er alle kanten mee uit kan. Autoluw lijkt mij een zeer slecht plan, duidelijk niet over nagedacht. Hoogbouw omgeving Rubicondreef – Arnodreef, dat zou betekenen nog meer rommel, want in bovengenoemde dreven ligt altijd rommel. Ik kijk uit op de Tannhauserdreef en bij de restafvalcontainers ligt bijna altijd rommel (… vaak lijkt het meer op een vuilnisbelt) en ik denk dat er dan meer lawaai zal zijn, het uitzicht zal er niet beter op worden en dat heeft invloed op de huizenprijs. Hoeveel kantoren staan er leeg, die omgebouwd kunnen worden. Het elektriciteitsnet is ontoereikend en geen mensen om te bouwen. Als ik naar allerlei projecten kijk van de gemeente die niet goed zijn gegaan, dan word ik niet blij (tramlijn Uithof, gasvrij Overvecht Noord, Marnixlaan). Ik hoop dat de gemeente daarvan heeft geleerd. Met luisteren naar de bewoners in de wijk komt u een heel eind. Als de bewoners tevreden zijn, kan dat de gemeente alleen maar een goed gevoel geven.	Bij de berichten over de omgevingsvisie hebben we steeds geprobeerd om een goede balans te vinden tussen het geven van genoeg informatie en het niet overladen van mensen met teveel details waardoor mensen soms afhaken. We begrijpen dat sommige bewoners van Overvecht de informatie nog steeds niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl anderen het juist al (te) veel vonden. In onze berichten hebben we altijd aangegeven waar de volledige informatie te vinden was, zowel online als op papier. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Vervelend dat u overlast ervaart van het zwerfafval op straat. Dit kan gemeld worden bij https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/veiligheid/meld-gevaar-overlast-of-onveilige-situatie of bellen naar 14 030. Het kan zijn dat bewoners effecten ondervinden van de verdichting in bepaalde gebieden. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een "hoogstedelijk gebied", de omgeving Rubicondreef en Arnodreef als oranje "stedelijke buurten of geel "woonbuurten". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef". Welke spelregels qua bebouwing per kleur gebiedstype gelden staat in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie. Het gebied rondom het station leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar precies is nog niet duidelijk. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen en samen met belanghebbenden. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Hierbij worden altijd aspecten als bezonning, uitzicht en geluid meegewogen en aan wettelijke eisen voldaan. De ambitie in de omgevingsvisie is dat de ontwikkelingen bijdragen aan brede wijkverbetering, ook in uw buurt vlakbij het station. Nog niet duidelijk is of dit effecten heeft voor uw uitzicht en of dit gaat leiden tot lawaai. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
74	Het valt mij op dat u verschillende informatie deelt over de effecten voor het Noorderpark. 1.In het online document is onderstaande afbeelding opgenomen op pagina 29 fase 2 van de omgevingsvisie (van bijlage Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024-1.pdf) 2.Tijdens de inloop de onderstaande afbeelding van hetzelfde gebied wordt getoond op maandag 22 mei op de Vechtsebanen tussen 17.00 en 21.00 uur	De kaarten zijn verschillend omdat ze verschillende doelen dienen. De kaart uit deel B is de kaart met betrekking tot fase 2 van de uitvoeringsstrategie. Hierin staan alleen de maatregelen die voor fase 2 (straks) worden voorgesteld. De kaart die is getoond op 22 mei is de buurtkaart voor dit gebied en geeft een overzicht van alle voorstellen voor het Noorderpark. Daarom staat bijvoorbeeld de ontwikkeling bij Steck wel op deze kaart, maar niet op de andere. Steck is een ontwikkeling die al op korte termijn kan plaatsvinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze manier geeft u geen duidelijk en consistent beeld over uw visie en plannen. Hierdoor zijn belanghebbenden niet in staat niet de impact op een goede manier in te schatten op hun omgeving. Bovendien roept het bij mij vragen op hoe vaak dit nog meer voorkomt dat verschillende beelden of uitleg van uw visie worden gedeeld aan belanghebbenden. Het zorgt bij mij voor twijfel over de betrouwbaarheid van de beschikbaar gestelde informatie. Ik wil de gemeente vragen de procedure opnieuw te starten en overal dezelfde betrouwbare informatie beschikbaar te stellen. Ik ontvang graag uw reactie. Aanvulling: Via internet ontving ik het voornemen dat u een nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht wilt vaststellen. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht loopt tot 20 mei 2024. Graag maak ik gebruik van de inspraak mogelijk via dit schrijven om u te informeren over mijn zienswijze en mijn belang. Hieronder beschrijf ik met welke punten ik het niet eens ben en waarom. Het is geen limitatieve opsomming daarvoor is de tijd helaas te kort. Ik hoop dat u deze punten meeneemt in het definitieve ontwerp en aan hiermee planschadegevoelige situaties voorkomt. In de visie schrijft u de onderstaande punten: Pagina 27 – onder groen en buitenruimte - Herinrichting Noorderpark • Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking) • Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op pagina 28 ia het gebied aangegeven ‘Herinrichting Noorderpark” waar het over gaat. Het gebied loopt vanaf de Gageldijk tot achter het Fort. Wij zijn tegen het voorgestelde gebruik van dit gebied zoals in uw omgevingsvisie aangegeven, zoals het: realiseren van extensieve recreatiemogelijkheden en het aanleggen van sportvelden op deze locatie in het Noorderpark, energieopwekking op deze locatie in het Noorderpark en aanleg van de aangeven nieuwe fiets/wandel verbinding op deze locatie. De aangegeven locatie valt bovendien grotendeels in de gemeente De Bilt en is op dit moment een zeer waardevol en typisch Hollands slagenlandschap, een rustige plaats in het Noorderpark en inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie, inclusief specifiek in formatie liggende kazematten. Ik wil graag dat de gemeente de volgende (maatschappelijke-) waarden meeneemt in de visie: Behoud van een rustige en natuurlijke omgeving Behoud van de omgeving (slagenlandschap) van het Utrecht cultureel erfgoed en monumentale Utrechtse boerderijen. behoud van culturele en historische aspecten zoals het inundatiegebied en de ‘formatie van kazematten’ van de Hollandse Waterlinie Behoud van de huidige natuur (bijvoorbeeld het leefgebied van de bunzing, vleermuizen, bosuilen, ransuilen, kerkuilen en reeën) Behoud van typische Nederlandse landschap, inclusief de boerenbedrijven die er nu gevestigd zijn, inclusief de koeien in het landschap Behoud van de vista’s vanaf Overvecht die uitzicht geven op dit vrij landschap Ik wil graag dat de gemeente mijn persoonlijke belangen meeneemt in de visie: Behoud van de het woongenot van onze woning en onze leefomgeving Behoud van vrij uitzicht en onze privacy Behoud van de economische waarde van onze bezittingen Om dit te realiseren verzoek ik de gemeente de huidige visie aan te passen op de volgende onderdelen:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geen energieopwekking te realiseren in het door mij aangegeven gebied (en andere delen van het Noorderpark) zoals windmolens en of op grote schaal zonnepanelen te plaatsen Geen grote toename van bezoekersaantallen en gemotoriseerde verkeersdeelnemers op de Gageldijk en in het door mij aangegeven gebied. Geen recreatie toe te staan in het door mij aangegeven gebied Geen sportvelden aan te leggen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuw sportcomplex (zoals vermeld op pagina 37)aan te leggen in het door mij aangegeven gebied (of andere delen van het Noorderpark) Geen volkstuinen te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren in het door mij aangegeven gebied Geen activiteiten te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied die extra bezoekers aantrekt Concrete en werkende maatregelen te nemen tegen overlast van eventuele nieuwe ontwikkelingen in het door mij aangegeven gebied	
75	Mijn bezwaar is het HOV traject vanaf station Overvecht richting Winkelcentrum Overvecht. Deze buslijn gaat vanaf de Moezeldreef via Don Carlos/La Bohemedreef richting winkelcentrum Overvecht. Ter hoogte van de school Ithaka buigt de HOV lijn richting winkelcentrum Overvecht. Echter op dit punt ligt oa een speeltuin/pierebadje , basketbal veld en een Johan Cruijf veld. Deze sport velden worden vooral zomers bij mooi weer heel druk bezocht en dus bijna niet meer bereikbaar. Ook de ijsbaan en het honden uitlaat gebied word door deze busbaan moeilijker en gevaarlijker. Ook worgen hier bij mooi weer Bbq’s en kinderfeestjes gehouden.	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. 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 verplaats worden Het idee om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De internationale schakelschool komt pal naast de busbaan te liggen. Bij pauzes gaan de leerlingen vooral naar het naast de school gelegen speel/ grasveld pauzeren. Vaak moeten ze ook opdrachten uitvoeren in de naast gelegen sportvelden. Ook de door U voorgestelde samenvoeging van de natuurgebieden aan beide zijden van de Moezeldreef levert alleen op papier voordelen op. Een veel beter idee is het om de HOV lijn gewoon over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen. Deze dan wel afsluiten voor gewoon doorgaand verkeer. Door deze optie blijven ook fiets/voetpaden gewoon normaal bereikbaar richting winkelcentrum Overvecht. Een andere optie is om de Rubicondreef te gebruiken voor de HOV lijn. Indien toch gekozen om de HOV lijn via Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen, wordt het voor autoverkeer vanuit de station Overvecht wel heel moeilijk om het winkelcentrum Overvecht te bereiken. Optie is dan misschien om de Rubicondreef als toegangsweg open te stellen richting winkelcentrum. Deze opties kosten “veel” minder geld en heel veel mensen die gebruik maken van de sport/ontspannings/honden uitlaat/ gebieden zullen U heel dankbaar zijn.	
76	Hierbij willen we het belang van het behoud van onze tuinvereniging op deze plek onder uw aandacht brengen. Een groene oase: 70 Jaar geleden is onze vereniging aan de tweede Polderweg gestart. Er is in alle jaren door honderden families geïnvesteerd zowel fysiek als financieel met als resultaat een enorme diversiteit aan tuinen en vooral aan groen. In een tijd waarin de noodzaak aan stedelijk groen voortdurend benadrukt wordt, zou het een enorm verlies zijn als dit tuinencomplex zou verdwijnen. Het zal decennia	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	duren voordat een dergelijke groene oase van rust en biodiversietijd elders gerealiseerd is. Verenigingsleven: Wij zijn 1.5 jaar lid van de vereniging. Wat ons opvalt is de saamhorigheid onder de leden om elkaar te helpen met het bijhouden van de tuin, het onderhoud van het complex, het uitwisselen van kennis over wat groeit en bloeit en hoe dit te onderhouden en de gezamenlijke activiteiten die georganiseerd worden. In een tijd waar het accent meer ligt op het individu en haar eigenbelang, is een plek waarin ontmoeting centraal staat van groot belang, onze tuinvereniging is zo'n plek. Mocht onze vereniging verplaatst moeten worden dan zal de vereniging uit elkaar vallen. Voor veel leden zal het opnieuw moeten opbouwen van een tuin, zowel fysiek als financieel geen haalbare kaart zijn. Dat zou eeuwig zonde zijn. Ons Genot is ook een plek voor ontspanning voor stadsgenoten die geen lid zijn van onze vereniging. Bijna dagelijks komen jonge ouders met hun kinderen spelen in de speeltuin. Een overzichtelijke en veilige speelplek voor kinderen. Regelmatig lopen ouderen over het complex om te genieten van de stilte, het groen, de vogels en dit alles in een veilige en overzichtelijke omgeving.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
77	Om te beginnen vind het gehele ontwerp Omgevingsvisie Overvecht een <u>heel slecht plan</u>. Om op zo een klein oppervlak 2500 woningen te gaan bouwen in een toch al kansarme wijk met zoveel criminaliteit. Het woongenot van de inwoners die er nu wonen tot 0 te reduceren. Nog meer hoogbouw en criminaliteit naar de wijk toe te halen. Iets te proberen te realiseren wat <u>nooit</u> gaat lukken en waardoor de wijk nog meer zal verpauperen. Dit zijn misschien plannen die de gemeente ideaal vind. Alleen is de werkelijkheid totaal tegengesteld.	U doelt met de 2500 woningen waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere hoogbouw. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren 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 (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden. Dit heeft een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van

Nr.	Reactie	Antwoord
		de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Sociale cohesie, goede woningmix en veiligheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten in de omgevingsvisie. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
78	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhauserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1 van de 3 locaties in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meer woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhauserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, De inval van zonlicht in onze woonkamers sterk vermindert, Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de omgevingsvisie aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de omgevingsvisie geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties ter overweging mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelijk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd (moeten) worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen. Graag vernemen we in hoeverre u bereid bent om in onze visie mee te gaan. Desgewenst zijn we bereid om onze visie mondeling toe te lichten.	
79	Ik deel een groot deel van de visie voor Overvecht. De investering in de wijk lijkt mij een welkome. Ik zie een grote kans in het vergroten van de leefbaarheid en het moderniseren van de uitstraling van grote delen van de wijk om zo ook Overvecht naar de 21ste eeuw te brengen. Ik ben voor onze VvE aan het kijken wat de mogelijkheden zijn om onze flat te renoveren icm het op-toppen van de flat. Wat er in onze VvE maar waarschijnlijk op veel plekken in Overvecht geld, is dat de bewoners niet de renovatie en verduurzaming willen/kunnen bekostigen, doordat veel van de bewoners met hun salaris de toenemend inflatie niet bijhouden. Dit maakt dat in renovatie trajecten bij veel mensen de hakken in het zand gaan. Ik zie bij onze flat veel kansen om een laag toe te voegen aan de bovenzijde, maar ook de introductie van winkel ruimte aan de voorzijde van de flat. Ik geloof dat dit icm de renovatie van het gebouw de buurt te goede zal komen. Wat ik wel voorzie als issue in de wijk is parkeergelegenheid. Ondanks dat de gemeente wijken graag auto luw zou zien, is een groot deel van de mensen afhankelijk van een auto in een tal van bezigheden. Het hebben van een auto gaat gepaard met de ervaring van een bepaalde vrijheid, het is die vrijheid die in mijn optiek belangrijk is om te behouden en daarom ook voldoende parkeergelegenheid (Onbetaald).	Het is goed te horen dat u positief bent over een groot deel van de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie geven we aan ook voorstander te zijn van het optoppen van bestaande flats. Of dat voor uw flat ook (financieel) haalbaar is, vraagt nadere uitwerking. We nemen daarover contact met u op. U geeft ook aan zich zorgen te maken over de parkeergelegenheid. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het straatbeeld zijn alle auto's niet optimaal, ook icm de Moskee in de wijk die voor momenten van grote drukte qua auto's zorgd. Ondanks dat ondergrondse parkeergelegenheid duur is om aan te leggen lijkt me dit voor de wijk Overvecht vooral rondom Station Overvecht en de Moskee wel de beste aanpak. Wat het op-toppen betreft ben ik benieuwd of we met iemand van de gemeente in contact kunnen komen om de mogelijkheden en de kansen op dat gebied te bespreken.	
80	Wij hebben met belangstelling en waardering kennis genomen van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. De strook waarin ons eigendom is gelegen, is in de Ontwerp Omgevingsvisie aangeduid als "Hoogstedelijk gebied". Na vaststelling van de Omgevingsvisie staan wij open voor gesprek om in samenwerking met de gemeente Utrecht invulling te geven aan deze ambitie. Een uitnodiging daarvoor zien wij te zijner tijd graag tegemoet.	Allereerst dank voor de waardering voor de Ontwerp omgevingsvisie. Vanzelfsprekend treden wij graag met u in overleg om te onderzoeken welke mogelijkheden er liggen op en rondom uw perceel.
81	Deze visie is ingedeeld in een aantal delen. In het deel 1 is ingegaan op de toereikendheid van de onderliggende stadsbrede visies voor mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. In deel 2 is ingegaan op de in de visie opgenomen grensoverschrijdende ideeën, en in deel 3 is ingegaan op bezwaren vanuit de buurt Tuindorp tegen het opnemen van visies zonder dat daartoe een inventarisatie, onderzoek en bewonersparticipatie in de wijk Noordoost is uitgevoerd. 1. omgevingsvisie Overvecht 2040 in het kader van onderliggende stadsbrede visies De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld op basis van het besluit van de Raad tot vaststelling van de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 2040. De Omgevingsvisie Overvecht is een uitwerking van de visies die zijn vastgelegd in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Beide plannen zijn echter met de kleinst mogelijke raadsmeerderheid 24 voor en 21 tegen door de Raad vastgesteld. Alleen de partijen die aan het College deelnemen waren voor. Dat impliceert dat een zeer groot deel van de Utrechtse bevolking die beleid niet ondersteunt. In participatietrajecten is de norm '70%' vóór inmiddels ingeburgerd. Het draagvlak dient groot te zijn. Het bestuurlijk draagvlak van beide stedelijke	1. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. 2. In de huidige situatie rijdt er al een hoogfrequente buslijn over de Mr. Tripkade (lijn 30). In de omgevingsvisie is de Mr.Tripkade - Tiberdreef opgenomen als HOV route, waarbij een buslijn verder Overvecht in zal rijden (Overvecht Centrum, bedrijventerrein). Doorgaand autoverkeer op deze route wordt in de toekomst geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen. Bij de verdere uitwerking van de HOV as en plannen voor het stationsgebied worden omwonenden/belanghebbenden betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	visies is nog geen 55%. Dat houdt op basis van diverse onderdelen van de ‘Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur’, in dat het Bestuur een grote verantwoordelijk heeft om bij enige uitwerking van het beleid, aanvullend beleid te formuleren om het draagvlak richting de 70% te doen verschuiven. Daar is tot nu toe geen blijk van gegeven. In zijn hoofdwerk over de westerse democratie waarschuwde Alexis de Tocqueville tegen de ‘dictatuur van de meerderheid’. Besturen is niet het louter en alleen opkomen voor de ideeën en belangen van de eigen achterban en coûte que coûte die ideeën en belangen doordrijven, nee, bestuurders dienen rekening te houden met grote minderheids belangen. Het verwerven van draagvlak onder de bevolking staat daarin voorop. U negeert dat. Het mobiliteitsplan 2040 is, zo blijkt, het kader voor de visie Overvecht 2040. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen en zijn 5 stappen gepresenteerd met 19 verschillende afwegingen om op te sturen. Al die afwegingen hebben betrekking op het domein mobiliteit. Noodzakelijke afwegingen op basis van andere elementen van een Visie, zoals sociaal, gezondheid, wijkgegevens, wijksamenstelling e.d. worden niet gemaakt. In het hoofdstuk Ambities voor Overvecht is verwezen naar ‘Samen voor Overvecht’. Daar staat: ‘De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.’ Hoe afwegingen vanuit die en andere visies invloed hebben op de visie Overvecht 2040, is niet uitgewerkt. Dat is een belangrijke omissie. Vanuit die andere visies zijn eisen aan Overvecht 2040 te stellen en zijn beperkingen te benoemen die inherent zijn aan de karakteristieken van de wijk Overvecht. Evenmin is benoemd hoe conflicten tussen verschillende visies beleidsmatig zullen worden benoemd, uitgewerkt en ter participatie zullen worden voorgelegd. Dat maakt het noodzakelijk dat bewoners dat in het participatietraject zelf aan de orde dienen te stellen. Dat is in strijd met de bedoeling van de Omgevingswet én in strijd met het vertrouwensbeginsel.	3.1 Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 3.2 Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt. Hoe de precieze inrichting wordt en of er aanvullende maatregelen nodig zijn in de omgeving wordt later uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat botst nu in Overvecht. Overvechters zijn heel andere mensen dan de gemiddelde Nederlander. Om de invloed van haar beleid kwantitatief te onderbouwen is in het Mobiliteitsplan 2040 het gemeentelijk verkeersmodel VRU gebruikt. Dat model gaat uit van de gemiddelde Nederlander en niet van de doorsnee Overvecht bewoner. 24% van de Overvechters heeft geen fiets. Overvechters gaan, ondanks het lagere autobezit en het grotere gebruik van busvervoer, 60% meer met de auto naar de binnenstad dan de gemiddelde Utrechter. Het autobezit is bijna 10% lager dan gemiddeld in Utrecht, maar die auto wordt veel intensiever voor de dagelijkse mobiliteit gebruikt. Ondanks het lagere autobezit, heeft Overvecht meer dan gemiddeld te weinig parkeerplekken. Overvechters kunnen onderwijs- en werklocaties twee keer vaker moeilijk bereiken dan de gemiddelde Utrechter. Ook voor huisarts en ziekenhuisbezoek is dat zo. Overvechters werken in risicovolle beroepen. Dat werk is, zoals bekend, met het OV vrijwel onbereikbaar. De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven vanuit centralistisch politiek wensdenken zonder rekening te houden met de werkelijkheid. In de visie is meer aandacht nodig voor de beperkingen van Overvechters en voor de eisen die het gevolg zijn aan de andere bevolkingsopbouw. De samenhang met de achtergrond van de bewoners ontbreekt. In deze visie zijn de ontwikkelingen rondom de NRU achterwege gelaten. Het waarom is niet duidelijk. In een omgevingsvisie legt een bestuursorgaan haar voornemens vast. Vervolgens stelt het andere bestuursorganen op de hoogte van die visie. Het ontbreken van overeenstemming met andere bestuursorganen is geen reden om de eigen visie niet op te nemen en uit te dragen. Dat is des te belangrijker nu er is in Utrecht geen andere weg bestaat die zoveel overlast en gezondheidsschade schade veroorzaakt. Deze visie dient aangevuld te worden met de NRU. Dat is inherent aan fatsoenlijk bestuur.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bouwopgave, of een aanvulling daarop, die voorzien is voor Overvecht kan, bij ondertunneling van de NRU, bovenop de tunnel worden gebouwd. Wie het heeft over het bouwen boven de spoorlijnen rondom CS, dient hier prioriteit aan te geven. Bouwen boven de NRU stelt de stad in staat om hoge woontorens met studentenwoningen en luxe grote woningen voor USP werkenden te bouwen. Dat is een unieke kans om de discontinuïteit tussen wonen en werken in Utrecht oost te verminderen. Het verbreden van de A27 biedt verder een unieke kans voor een snelle OV verbinding met het USP. In de visie is, in afwijking met het Mobiliteitsplan 2040, een HOV lijn opgenomen. Dat plan gaat uit van 'Het wiel met spaken', waarbij een OV ringverbinding met overstapstations, station CS dient te ontlasten. Ook in het Omgevingsprogramma Overvecht 2021 is station Overvecht nog als overstapknooppunt ingetekend. Waarom is dat onderdeel van 'Het Wiel' verdwenen? Blijkbaar is 'Het Wiel' niet meer leidend voor de toekomstige OV plannen. Waarom, is dat zo? Wat is daar voor in de plaats gekomen? Waarom heeft er geen stadsbrede participatie plaats gevonden om deze ingrijpende afwijking van het Mobiliteitsplan 2040 en van het Omgevingsprogramma Overvecht aan de bewoners voor te leggen? Het Omgevingsplan Overvecht 2040 is ondergeschikt aan stadsbrede visies. Er is geen stadsbrede visie waarin een HOV lijn is opgenomen. Dan is het opnemen daarvan in Overvecht 2040 in strijd met de wet. 2. Grensoverschrijdende aspecten visie Overvecht In de Omgevingsvisie is een HOV lijn ingetekend. Om die te kunnen realiseren is er een autoknip tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp op de Tripkade ingetekend. Dat is een gebied overschrijdende visie, die niet als zodanig in de RSU 2040 of het Mobiliteitsplan 2040 staat. In de Reactienota 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad' schrijft u op pagina 84: 'In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad'. In het Omgevingsprogramma Overvecht, Samen bouwen aan Overvecht (2021), is in de buurt Taagdreef een mogelijke route voor een HOV ingetekend waar geen autoknip voor nodig was. Station Overvecht is dan nog ingetekend als een overstapstation in het kader van 'Het Wiel'. Zonder dat dat duidelijk is gecommuniceerd is dat uit de voorliggende Omgevingsvisie verdwenen. Er is geen stadsbrede aanvullende HOV visie opgesteld waarvoor bewoners van Tuindorp voor participatie zijn uitgenodigd, noch zijn zij voor participatie uitgenodigd in het kader van het Omgevingsprogramma Overvecht. Er is, aanvullend, er een nieuwe stadsbrede visie nodig is voor de ingetekende HOV lijn opdat bewoners van Tuindorp kunnen participeren en hun inbreng kenbaar kunnen maken. 3. Aspecten vanuit de buurt Tuindorp Op 27 mei 2024 heeft de gemeente op verzoek van de Vereniging Tuindorps Belang een informatie avond belegd over bezwaren die er onder de bewoners zijn gerezen over de Overvecht plannen die hen overvallen hebben en waar zij niet bij betrokken zijn. In dit deel van de visie zijn bezwaren van 11 andere Tuindorpbewoners verwerkt die niet eerder zijn benoemd, c.q. waarvan zij het opnemen in deze visie belangrijk vinden. 3.1 Fietstunnels onder het spoor om Overvecht en Tuindorp voor fietsers en voetgangers met elkaar te verbinden. De fietstunnels zijn overbodig In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze tunnels als volgt geantwoord: 3. Wat is de gedachte achter de nieuwe langzaam verkeer verbindingen (tunnels) onder het spoor door? We willen lopen en fietsen verbeteren. Daar hoort een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk bij zonder grote omloop/omfiets-afstanden. Tijdens de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	participatieavonden hebben we bijvoorbeeld gehoord dat kinderen vanuit Overvecht naar de basisscholen in Tuindorp gaan maar dat lopen/fietsen (door de onlogische routes en bijvoorbeeld de poortjes in de onderdoorgang van het station en de spoorwegovergang Eykmanlaan) niet vanzelfsprekend is. Betere verbindingen maken lopen en fietsen (naar school) aantrekkelijker. Tuindorp kent relatief weinig voorzieningen, langzaam verkeersverbindingen maken de voorzieningen in Overvecht ook beter bereikbaar voor Tuindorp. Ook voor recreatieve ommetjes (bijvoorbeeld door/naar het groen) zijn de verbindingen aantrekkelijk. 4. Hoe sluiten deze nieuwe verbindingen aan op het (regionaal) fietsnetwerk? De voorgestelde nieuwe verbindingen zijn vooral lokaal bedoeld, een verbinding tussen Overvecht en Tuindorp voor voetgangers en fietsers. Het gaat dus niet om zware doorgaande stedelijke fietsroutes. In de concept omgevingsvisie staan drie gewenste verbindingen. Deze sluiten aan op het netwerk van (groene) langzaam verkeersverbindingen in Overvecht (Keggedreef, Moezeldreef en Plutodreef). Alleen de verbinding tussen Keggedreef en Mr.Tripkade/Linnaeuslaan sluit aan op het stedelijke netwerk van hoofdfietsroutes. 5. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de Albert Thaerlaan gewaarborgd, met aanzienlijk meer fietsers tijdens spitsuren? Met de omgevingsvisie spreken we de wens uit om langzaam verkeersverbindingen tussen Overvecht en Tuindorp toe te voegen. Er zijn hiervoor drie locaties opgenomen. Deze zijn nu niet verder onderzocht. In de toekomst zal het maken van een of meerdere verbinding(en) een project worden waarin varianten (locatie, inpassing, kosten, etc) worden onderzocht. 6. Wie betaalt de nieuwe tunnels onder het spoor door? En wanneer zijn deze gepland? Voor het realiseren van een of meerdere verbindingen zal nog veel onderzoek nodig zijn (zie vraag 5). Verbeteren/toevoegen van fiets-/wandelverbindingen onder spoor en over NRU en Vecht staat in de uitvoeringsagenda (deel B omgevingsvisie) opgenomen in fase 2, straks, na 2030.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aanvullende argumenten: • Overbelasting wegen Tuindorp. De tunnels komen uit op de zeer smalle Tuindorpwegen waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan. Dat levert al problemen op met bakfietsen. Fatbikes en kratfietsen, de moderne vervoersmiddelen van scholieren, maken de situatie nog gecompliceerder. Veel Tuindorpers hebben werk waarbij zij dagelijks op veel verschillende locaties aanwezig dienen te zijn. Hun werkgevers stellen daartoe auto's beschikbaar; autogebruik is inherent aan het werk van Tuindorpers. Het grote toenemende aanbod aan oplaadpunten vanuit de gemeente, onderschrijft dat. • Tunnels hebben invloed op de veiligheid van Tuindorp • Tuindorp is zowel voor kinderen als ouderen een veilige wijk. Kinderen spelen veel op straat, ouderen lopen met de rollator op straat. De tunnels gaan zorgen voor een sterke toename van de onveiligheid op de openbare weg en verhoogt het risico op auto- en woninginbraken door deze toename van vluchtwegen. Dat risico is bepaald niet denkbeeldig. De recent door de gemeente gepubliceerde cijfers over veiligheidsbeleving en overlast laten dat zien. 51% ervaart onveiligheid in Overvecht tegen 36% in Noordoost. Gelet op de inrichting en het gesloten karakter van Tuindorp, zal dat percentage in de buurt nog lager zijn. • Gesteld is dat de tunnels prettig zijn voor de leerlingen van het Rietveld college. Zoals bij u bekend gaan die leerlingen tegenwoordig met fatbikes en kratfietsen naar school. Op grond van de CROW eisen voor dit soort gebruik van fietspaden wordt de minimale breedte van de tunnels dan zo groot, dat die niet in te passen zijn op de A. Thaerlaan. Om de tunnels ook toegankelijk voor kinderen en ouderen te maken, zijn brede voetpaden nodig en dienen de hellingbanen lang te zijn. Daar is op de A. Thaerlaan geen plaats voor; zowel voor de minimale breedte als voor de minimale lengte is op de A. Thaerlaan geen plaats. • De namens de gemeente aanwezige mobiliteitsmedewerker bleef het beantwoorden van vragen hierover het antwoord schuldig. Men is niet in Tuindorp gaan kijken. • De aanwonenden onderhouden de groenstrook naast de A. Thaerlaan. In het kader van de vergroening van de stad, is het beter die strook in te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	richten als de groenstrook zoals op de Linnaeuslaan. Dat is een win-win situatie. • Het onderwijsbeleid van de gemeente Utrecht is er op gericht zoveel als mogelijk kinderen in de eigen buurt naar school te laten gaan. Waarom Overvechters stimuleren om dat niet te doen? • Op vragen over de noodzaak van de tunnels en naar het toekomstig fietsverkeer, in aantallen, tussen Overvecht en Tuindorp kon de mobiliteitsmedewerker geen antwoord geven. Dat is onbekend. Waarom is er in het kader van het mobiliteitsbeleid geen onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen van het mobiliteitsgedrag van Overvechters? • Het ontbreekt aan een logisch vervolg van fietsroutes door de buurt vanaf de ingetekende tunnellocaties. Tuindorp heeft al drie verbindingen naar de stad die perfect voldoen. 1. De Tripkade, 2. De Reinwardtlaan en 3. de Jordanlaan. Alle drie sluiten zij zeer goed aan op de huidige fietsverbindingen vanuit Overvecht naar de stad. • De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. • Een tunnel in het verlengde van de Plutodreef leidt tijdens het spitsuur tot zeer gevaarlijke situaties op de Magnuslaan. Deze weg is een auto ontsluiting voor het deel van Tuindorp beneden de Linnaeuslaan. Een 2-richtingenweg waar auto's slechts in één richting tegelijk kunnen passeren. In combinatie met fietsende en zwalkende scholieren is dat het uitlokken van een onveilige situatie. • De knip op de Trip maakt een ongelijkvloerse kruising voor auto's op de Eykmanlaan met het spoor noodzakelijk. Daar zullen fietsers en voetgangers dermate veel voordeel van hebben dat de aanleg van de extra tunnels tussen Tuindorp en Overvecht overbodige luxe zijn. 3.2 Het afsluiten van de Tripkade voor doorgaand autoverkeer Overvecht-Zuid en Tuindorp zijn voor auto's slechts verbonden door één weg. Het afsluiten van die weg betekent dat al het verkeer zeer ver om moet gaan rijden. Ook het verkeer vanuit Overvecht-Zuid richting binnenstad, zal veel meer km's gaan maken. Dat heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling rondom	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp toe gaat nemen. Deze aantasting van gezondheid en woongenot is niet in kaart gebracht. Er is slechts één argument voor de knip aangevoerd. Het afsluiten van de Moezeldreef voor autoverkeer tussen Overvecht-Zuid en het winkelcentrum. Zoals eerder geschreven is voor de knip op de Trip een nieuwe stadsbrede mobiliteitsvisie nodig. In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze knip als volgt geantwoord: 1. Wat is de visie achter het nieuwe verkeerscirculatieplan? Zoals in de Ruimtelijke Strategie (RSU) omschreven wil Utrecht gezond groeien en we doen dat via het uitgangspunt 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. Voor het mobiliteitssysteem in Overvecht betekent dit dat we inzetten op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en het beperken van ruimte voor de auto/autogebruik. Het verkeerscirculatieplan bevat dan ook maatregelen die hierop gericht zijn: verbeteren en toevoegen van voet, fiets en ov verbindingen en waar nodig tegengaan van (doorgaand) autoverkeer door woonbuurten door bijvoorbeeld knips voor autoverkeer. 2. Waarom wordt de Tripkade afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? Park de Watertoren wordt zoveel mogelijk autovrij. Hiermee vervalt de autoverbinding tussen NRU en Brailledreef via de Moezeldreef-Marnedreef. Dit zorgt voor een verschuiving van autoverkeer naar (onder andere) de route Moezeldreef-Meester Tripkade. Een toename van autoverkeer op deze route (zowel in Overvecht als in Tuindorp) is vanuit leefbaarheid/veiligheid niet gewenst. Daarbij komt dat deze route een belangrijke openbaar vervoer (HOV) route wordt, meer autoverkeer zou ten koste van de betrouwbaarheid en doorstroming van deze OVlijn gaan. Visies vanuit Tuindorp contra de knip in de Trip: • Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is op voorhand te verwachten dat er meer verkeer een route dwars door de wijk kiest om uit te komen op de Eykmanlaan. De wijk Tuindorp is daar echter niet geschikt voor. Nu al is het op het deel Regentesselaan waar het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tweerichtingsverkeer is, passen en meten. Verkeer kan elkaar niet passeren en bij het kruispunt Schimmelpennincklaan-Regentesselaan zijn vaak opstoppingen. • Alleen aan de Overvecht zijde van station is een Park- and- Rideplek Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is die niet meer bereikbaar. De Tuindorpzijde is slecht bereikbaar per auto en voor een Park- and- Rideplek is geen plaats. Dat belemmert dat mensen die slecht ter been zijn per auto gehaald of gebracht kunnen worden. • Het afsluiten van de Tripkade voor autoverkeer vergroot het aantal extra vervoersbewegingen over de Eykmanlaan. Als alle 9000 vervoerbewegingen (of zelfs maar de helft ervan) voor de Eykmanlaan kiest wordt dat een zeer drukke weg. De Eykmanlaan is nog slechts recent heringericht. Daarbij zijn maatregelen voor het veilig oversteken te voet of per fiets achterwege gebleven omdat de verkeersintensiteit laag is. • Op dit moment gaan kinderen vanaf de bovenbouw basisschool leeftijd zelfstandig en veilig naar De Gaard. Het is de vraag of dat in de toekomst nog kan blijven gebeuren. De oversteek van Tuindorp naar De Gaard komt onder druk te staan. Hoe wordt de veiligheid van de oversteek geborgd en hoe wordt ervoor gezorgd dat deze noodzakelijke en laagdrempelige verbinding tussen Tuindorp en centrale buurtvoorzieningen veilig blijft? • Het sluiten van de slagbomen van de gelijkvloerse kruising met het spoor op de Eykmanlaan veroorzaakt geregeld lange files. Door de knip in de Trip, zal de verkeersintensiteit zodanig toenemen dat die files zo lang zijn dat dat niet langer aanvaardbaar is. De Eykmanlaan is een belangrijke verbinding voor Brandweer, Politie en Ambulance. • Het opheffen van de ongelijkvloerse kruising van de Tripkade met het spoor maakt dan een nieuwe ongelijkvloerse kruising met de Eykmanlaan noodzakelijk. Welk overleg is daar met Pro Rail over gevoerd, en wat is de uitkomst? • Ook voor fietsers en wandelaars is de spoorwegovergang nu een obstakel. Het wegnemen daarvan zal ook kunnen bijdragen aan het verbeteren van de in de omgevingsvisie gewenste verbinding tussen Overvecht en Tuindorp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ook draagt het wegnemen van een overweg bij aan het vergroten van de veiligheid vanwege het verminderen van kans op ongelukken Zie in dat kader: • https://www.prorail.nl/veiligheid/overwegen#:~:text=Overwegen%20zorgen%20ervoor%20dat%20treinverkeer,van%20veilig%20gedrag%20van%20weggebruikers.	
82	Mijn reactie beperkt zich tot twee onderwerpen: 1) brug(gen) over de Vecht Alle bezwaren die worden genoemd in de documenten onderschrijf ik. Ik zie geen enkele reactie op die bezwaren. Slechts wordt volgehouden dat er brug(gen) voor langzaam verkeer zal/zullen worden toegevoegd. Daarbij is onduidelijk of de plannen bij Natuurgebied Zuilen worden meegeteld. Die bruggen zijn wel ingetekend, maar er staat soms bij dat dit een apart project is. Dat maakt het dus onduidelijk. Verder zijn er drie mogelijkheden ingetekend tussen de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug. Zijn dit de bewuste mogelijkheden of ligt het nog helemaal open? Ten oosten van de Marnixbrug is ook nog een extra verbinding ingetekend. Telt die ook mee? Bij de onderbouwing van keuzes kan ik nergens lezen wat nu precies de noodzaak is van één of meerdere extra bruggen over de Vecht. De bezwaren (en de onderbouwing daarvan) handhaaf ik dan ook. Daarbij wil ik nog opmerken dat áls er een extra verbinding komt tussen de genoemde bruggen, dit ten koste zal gaan van ligplaatsen van woonarken. Dat lijkt mij ook een belangrijk praktisch en financieel bezwaar. 2) herinrichting Nieuwe Zandpad Nu staat er dat dit "op termijn" opnieuw en op natuurlijke wijze wordt ingericht. Ik begrijp niet goed waar het wachten op is. Duidelijk is dat prostitutie op boten niet zal terugkomen. Ook nieuwe ligplaatsen voor woonarken is kennelijk (en jammer genoeg) niet de bedoeling. Het lijkt mij een relatief kleine ingreep en goedkope manier om dit stuk te herinrichten voor groen en recreatie. Kade en weg verwijderen, goed fiets- en wandelpad maken met goede verlichting. Groen toevoegen en voilá. Nu ligt dit er al jaren troosteloos en onveilig te wezen bij, terwijl dit zoveel mooier kan en waar bijna iedereen vóór is!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De gemeente heeft de ambitie om het Zandpad te vergroenen en de recreatieve route te versterken, maar er is op dit moment geen budget voor beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
83	**Positief** Allereerst wil ik laten weten dat ik nu bijna twee jaar met heel veel plezier in Overvecht Noord woon. De huizen zijn ruim, het is rustig en ik woon vlakbij het groen. Ondanks de slechte naam van de wijk, woon ik hier met heel veel plezier. Ik ben positief over de keuzes in de omgevingsvisie omtrent vergroenen, aantal huurwoningen minimaal gelijk, verbeteren openbaar vervoer door snelle OV-verbinding en afsluitingen in de wijk voor auto's. **Negatief** Bij 'veilig en verbonden' en specifiek bij het onderdeel 'minder parkeren op straat' wil ik graag meegeven dat overal betaald parkeren voor mij onwenselijk is. Het gratis parkeren is fijn voor mijzelf en mijn bezoek, ik heb geen parkeerproblemen. Omdat ik dat graag zo wil houden, wil ik ook meegeven dat ik tegen minder parkeerplaatsen ben. Prima als er meer ondergronds wordt geparkeerd (vervanging) of dat er ondergrondse parkeerplaatsen komen bij nieuwbouw, maar minder parkeerplaatsen betekent meer gedoe in de wijk. Nu is het parkeren geen stressfactor en dat zou ik graag zo willen houden. Waar het gaat om 'veilig en verbonden', bij 'herinrichting buurtstraten' wil ik graag mijn voorkeur uitspreken voor 30 km per uur, en niet voor 15 km per uur. Als automobilisten zich in mijn wijk op dit moment aan de huidige snelheid van 50 km per uur zouden houden, zou ik daar al erg blij mee zijn. Ik snap de keuze voor 30 km per uur in buurtstraten, zoals mijn straat (Cantondreef). 15 km per uur zal denk ik zo onrealistisch laag zijn dat niemand zich daar aan gaat houden en zal eerder een averechts effect hebben. Liever zou ik 30 km per uur willen zien, zodat dit een realistische snelheid is waar mensen zich waarschijnlijk eerder aan zullen houden. **Blinde vlek?** Wat ik mis in de omgevingsvisie is het aanpakken van het afvalprobleem in de wijk. In mijn eigen buurt is dat geen probleem en zijn de straten schoon, maar er zijn veel delen van Overvecht waar heel afval wordt gedumpt en bijgeplaatst. Dat is echt een groot probleem voor de wijk, geeft een nare sfeer en overlast, gek genoeg komt dit probleem niet terug in de plannen. Ook ik weet niet wat er precies moet gebeuren (meer voorlichting? boetes? meer containers op	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zaterdag zoals recent is gestart? ondergrondse containers vaker legen?), maar het is voor mij erg raar dat zo'n belangrijke factor niet is verwerkt in de omgevingsvisie voor Overvecht. Tot slot wil ik graag kwijt dat ik het best even zoeken was om de pfd documenten A en B te vinden. Even dacht ik dat er alleen beknopte informatie was over wat de uitgangspunten zijn. Mogelijk kan dit iets duidelijker aangegeven worden op de site, hoewel ik begrijp dat jullie ook veel informatie over het proces willen delen.	
84	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
85	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
86	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
87	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
88	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
89	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
90	Op de informatieavond hebben wij informatie ingewonnen over het tracé van de HOV. Dit lijkt nog geen gelopen race, vandaar deze ideeën. - Laat de HOV over de Moezeldreef/ Marnedreef rijden en haal het autoverkeer daar weg. Dit tracé ligt niet in de buurt van woningen waar op de begane grond geleefd wordt. - Laat de HOV over de gehele Moezeldreef rijden tot aan de Theemsdreef en daar aansluiten op de al bestaande busroute. Het park wordt op die manier voor een kleiner stuk doorsneden door de busbaan. Daarnaast is het een slecht idee om Overvecht-Zuid, de oprit naar de A27 onmogelijk te maken, door de Moldaudreef en Donaudreef af te sluiten. Ik hoop dat er serieus gekeken gaat worden hoeveel mensen uit Overvecht-Zuid één van deze routes gebruiken om naar de A27 te komen. De Meester Tripkade en de Kardinaal de Jongweg staan nu al vol en het wordt onmogelijk om naar de Einsteindreef te komen. Niet iedereen die in Utrecht woont, werkt er ook. De NRU is een veel gebruikte weg voor sluipverkeer tussen de A2 en de A27, misschien kan daar ook naar gekeken worden, zodat de Overvechters deze weg kunnen gebruiken om van het ene deel van de wijk naar het andere deel te komen. Hoe de wegen precies gaan lopen is niet goed te zien op de tekeningen, vanwege de dikke rode lijn van de HOV.	De route van het HOV door Park de Watertoren is aangepast en verder van de woningen gelegd (zie ook hoofdstuk 2 van de reactienota). Vanuit Overvecht-Zuid wordt het bereiken van de A27 niet onmogelijk gemaakt. Afhankelijk van de locatie in Overvecht-Zuid kunt u via de Einsteindreef of Moldaudreef de wijk verlaten richting de NRU - A27. Bij de planvorming rond de NRU (afzonderlijk project) wordt nadrukkelijk gekeken naar de functie van de NRU voor bestemmingsverkeer Utrecht/Overvecht en regionaal verkeer.
91	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
92	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
93	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
94	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
95	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
96	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
97	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
98	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
99	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
100	Ik schrijf u om mijn ernstige bezwaren te uiten tegen de voorgestelde omgevingsvisieplannen van de gemeente, met name met betrekking tot het plan om wegen af te sluiten en de invoering van onnodige snelheidsbeperkingen. Als bewoner van Overvecht ben ik van mening dat de wegen in hun huidige staat behouden moeten blijven. Het afsluiten van wegen zal niet alleen de mobiliteit van de inwoners belemmeren, maar ook negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid van onze gemeenschap. Ik dring er bij u op aan om af te zien van dit aspect van de plannen en om te luisteren naar de wensen van de bewoners die in deze straten wonen. Daarnaast wil ik mijn bezorgdheid uiten over de voorgestelde snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen lijken ongegrond en zouden onnodige belemmeringen opwerpen voor het verkeer in onze buurt. Ik verzoek u vriendelijk om de noodzaak van deze maatregelen te heroverwegen en om te zoeken naar alternatieve oplossingen die recht doen aan zowel de verkeersveiligheid als de behoeften van de bewoners. Het is van groot belang dat de stemmen van de inwoners serieus worden genomen en dat er gezamenlijk wordt gezocht naar maatregelen die de leefomgeving verbeteren zonder onnodige beperkingen op te leggen. Ik hoop oprecht dat u deze punten in overweging neemt en dat er een open dialoog tot stand kan komen om tot constructieve oplossingen te komen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. De snelheid van autoverkeer is een belangrijke factor in de ervaren verkeersonveiligheid en bij het voorkomen van ongevallen. Daarom zetten we in Utrecht op veel wegen in op de invoer van een snelheidslimiet van 30 km/uur (of 15).
101	Ik, de bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen dit plan ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Ik voel mij enorm benadeeld en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
		hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
102	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
103	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
104	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven

Nr.	Reactie	Antwoord
		gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
105	Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht zullen er alleen in de omgeving van Zamenhofdreef sociale huur woningen komen. In alle andere wijken komen allen vrije sector en koop woningen. Tegelijkertijd wordt er gepleit dat nieuwe plannen het makkelijker zou maken voor mensen uit Overvecht een passende woning te vinden. Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wordt oversteekbaarheid van Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef verbeterd door de weg af te sluiten voor auto verkeer of de weg versmallen tot 1 rijstrook. Het is mij onduidelijk waarom dat zo radicaal moet. De wegen zijn prima over te steken. Er zijn stoplichten en zebrapaden. Voetgangers zowel fietsers kunnen probleemloos oversteken. Bovendien is in huidige situatie ook voor automobilisten bewegingsruimte. Wat in de toekomst onmogelijk is. En dat rijmt mij niet met leef plezier. Wordt wijk Overvecht straks alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid?	We werken toe naar een wijk waarin meer variatie is in type woningen en woningbouwsegmenten. Dit zodat je ook in de wijk kunt blijven als je niet (meer) in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Een deel hiervan zal middeldure huur zijn, een deel koop. Precieze aantallen volgen uit concrete projecten die ontwikkeld worden. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Ook blijft sociale huur onderdeel van nieuwbouwprojecten. Dit geldt ook voor andere locaties dan de Zamenhofdreef. Samen met corporaties wordt gekeken of zij een grotere rol kunnen nemen in het verhuren van middeldure huurwoningen. Dat kan ook in de bestaande bouw, maar alleen als er elders sociale huurwoningen worden toegevoegd (en het aantal sociale huurwoningen dus niet daalt). De genoemde wegen worden niet afgesloten. Verder hebben we de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht wordt straks niet alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid. We bouwen aan een gemengde wijk met 5.000 woningen extra die aantrekkelijk moet zijn voor verschillende mensen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven: ouderen, jongeren, studenten en middeninkomens. We bouwen zowel voor de Overvechter als voor de woningzoekende van buiten de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
106	Ik, een bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen deze plannen ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Onze jongste zoon heeft een beperking, het is van groot belang dat wij ons met de auto kunnen vervoeren in de gehele wijk en voor de deur kunnen blijven parkeren. Ik voel mij enorm benadeeld door deze schokkende plannen en wil bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
107	Kijkend naar deze plannen vallen ons enkele zaken op: De plannen over (deel)mobiliteit, OV en bereikbaarheid lijken haaks te staan op inclusiviteit Wordt er bij de (parkeer)hubs wel rekening gehouden met minder mobiele bewoners? Als veel doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, zijn deze dan wel bereikbaar voor Regiotaxi en voor Buurt Mobiel? Telkens omrijden via de ring?? Die toch al enorm druk is, zeker in de spits? Door telkens ver om te moeten rijden zullen wij heel wat minder bewoners kunnen helpen, niet of minder op tijd kunnen rijden, veel langer onderweg zijn etc. Met als gevolg dat de mensen die het zo hard nodig hebben minder of zelfs niet meer geholpen kunnen worden. Nu helpen wij 6 a 7 duizend mensen per jaar!! Of krijgen wij dan een ontheffing? Hoe toegankelijk is het OV dat overblijft voor minder mobiele bewoners? De afstand naar een dichtstbijzijnde bushalte? Parkeren bij eigen huis wordt lastiger, hoe zit dat met gehandicaptenparkeerplekken en plekken voor scootmobiel? sowieso betaald parkeren in de toekomst. Kunnen bewoners deze lasten van een parkeervergunning dragen? Parkeren bij voorzieningen wordt lastiger, hoe blijven deze voorzieningen toegankelijk, bereikbaar voor bewoners?	Wij denken dat deze plannen niet haaks staan op inclusiviteit. Wij zetten in op de verbetering van bereikbaarheid voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Verder blijft het mogelijk om alle bestemmingen met de auto te bereiken. Dit betekent dat iedereen kan deelnemen, ook als je bijvoorbeeld slecht ter been bent of geen rijbewijs hebt. Wanneer we hubs maken zijn toegankelijkheid en de routes van/naar de hubs onderdeel van de (ontwerp)opgave. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Bij verdere uitwerking van de plannen gaan we kijken of het nodig /wenselijk is dat buurtmobiel/regiotaxi een ontheffing krijgt. Het buurtgerichte OV blijft juist ook om de toegankelijkheid voor minder mobiele bewoners te waarborgen. Zeker daar waar loopafstanden naar de HOV as te lang zijn is het buurtgerichte OV hiervoor van belang. Gehandicaptenparkeerplekken worden ingepast en scootmobielen kunnen ook in de toekomst dicht bij huis worden geparkeerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En blijven deze voorzieningen rendabel voor ondernemers? Zo niet, dan zal het aanbod afnemen en moeten bewoners nog verder weg voor hun dagelijkse dingen. Dragen deze plannen bij aan het (her)inrichten van Overvecht als levensloopbestendige en inclusieve wijk? Hier hebben wij onze twijfels over. Wij vragen u met klem de doorgaande wegen zoals voorgesteld in dit plan niet af te sluiten!	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad De betaalbaarheid van parkeren is niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. Voorzieningen blijven bereikbaar voor autoverkeer, er blijven parkeerplekken beschikbaar. Verder werken we juist ook aan het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fietsen en lopen. Winkels zijn afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Dat geldt voor lopen, fietsen, OV en autobereikbaarheid. Alle voorzieningen in Overvecht blijven bereikbaar met de verschillende vervoerswijzen, waarbij we vooral lopen, fietsen en OV aantrekkelijker willen maken. Nabijheid van voorzieningen is ook onderdeel van het mobiliteitsbeleid, zodat lopen en fietsen aantrekkelijke opties zijn. Wij vinden het belangrijk dat Overvecht een wijk voor iedereen is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met mensen die minder mobiel zijn. Bij nieuwbouw zullen er ook levensloopbestendige woningen gebouwd worden. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven. Ouderen zijn een van de vier doelgroepen. Zo maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
108	Bij deze wil ik duidelijk maken dat het plan alleen voor onrust gaat zorgen en het plan ook nergens op slaat. Momenteel heerst al een parkeer probleem in verschillende straten laat staan als die ook nog eens worden gesloten. Ik ben het niet mee eens. het is prima hoe overvecht er nu uit ziet. Wat betreft wegen sluiten vind ik al helemaal verbazingwekkend. Overvecht is het hart van utrecht het zit altijd vol met auto's als er wegen voorgoed gesloten gaan worden word het een chaos.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
		hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
109	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen. Daaraan wil ik toevoegen dat het mij opvalt hoe mensen van andere afkomst slecht zijn geïnformeerd over wat in hun wijk staat te gebeuren. Deze wijk telt naar mijn laatste informatie ruim 11 duizenden van 16 duizend inwoners die een andere moedertaal hebben dan de Nederlandse. Het lijkt mij dat de gemeente hier de plank volledig mis slaat door de geen info avonden te organiseren waar de bewoners goed kunnen worden geïnformeerd in taal die zij het beste beheersen!	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Hoewel er bij de informatiebijeenkomsten geen tolken aanwezig waren, konden Overvechters die een andere moedertaal hebben zich op verschillende manieren op de hoogte stellen van de omgevingsvisie Overvecht. Van het wijkbericht over de inspraak waren een Arabische en een Engels versie beschikbaar. Ook de video over de omgevingsvisie had een Arabische en Engelse ondertiteling.
110	Wij willen geen wegafsluitingen in overvecht zoals de omgevingsvisie in voorziet. Ik ben mantelzorger van mijn moeder en moet snel met de auto bij haar kunnen komen. Door deze plannen is dat niet mogelijk.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota in de paragraaf Veilig en verbonden.
111	De plannen die momenteel worden voorgesteld, vormen een directe bedreiging voor onze wijk, met name in Overvecht, en dit is iets wat wij als Utrechters niet langer kunnen negeren. Het is essentieel dat wij als gemeenschap onze stem laten horen en actie ondernemen. Dit is slechts het begin van een beweging waarbij burgers opstaan om gehoord te worden. Het is belangrijk dat heel Nederland begrijpt dat dit geen geïsoleerd incident is, maar een kwestie die verstrekkende gevolgen kan hebben. Als de gemeente niet afziet van deze plannen kan het zelfs escaleren naar grotere protesten die Utrecht nog nooit heeft ervaren. Wij zijn vastberaden onze rechten te verdedigen, onze vrijheid van beweging wordt	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bedreigd en ons woongenot wordt hierdoor enorm aangetast. Dit is iets wat wij als gemeenschap niet kunnen accepteren. Ik roep u dringend op om deze destructieve plannen onmiddellijk stop te zetten. Als bijlage vindt u mijn uitgebreide brief, waarin ik mijn standpunten nader heb toegelicht. Ik adviseer u om deze zorgvuldig te bestuderen en voortaan de bewoners van de wijk actief te betrekken bij het planvormingsproces. Hier onder meer informatie over onze protest en petitie:…… Als inwoner van Overvecht en Utrecht, geboren en getogen in deze prachtige stad, wil ik mijn ernstige bezorgdheid uiten over de voorgestelde plannen in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht schetst een rooskleurig beeld van een toekomstige wijk met meer diversiteit aan woningen, voorzieningen en werkplekken. Hoewel ik het belang van vooruitgang en ontwikkeling in onze wijk waardeer, ben ik van mening dat deze plannen ernstige gevolgen kunnen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van Overvecht. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** a.Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u of zelfs 15 km/u kan zeker bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar het brengt ook risico's met zich mee, zoals toenemende frustratie onder automobilisten en langere reistijden. Vooral tijdens de spitsuren is het verkeer al zeer intensief op de ring van Utrecht Noord en op de Einsteindreef. Recente veranderingen, zoals het verminderen van rijstroken op de Marnixlaan, hebben al tot aanzienlijke verkeersproblemen geleid. Studies suggereren dat het verlagen van de snelheidslimieten niet altijd resulteert in een significant lager aantal ongelukken. Doordat er "knips" langs de centrale wegen (Carnegie, Zamenhof, Marne en Moezel) en knips tussen de buurten Amazone, Mr. Tripkade, Tigris en Neckar op verschillende plaatsen worden aangebracht, worden autoverbindingen tussen buurten verwijderd. Hierdoor zal een groot deel van het autoverkeer binnen de wijk via de Noordelijke Randweg en via de Franciscusdreef, die in de omgevingsvisie voor Overvecht een eenbaansweg wordt net als op de marnixlaan, of via de Einsteindreef vanuit de randweg naar andere delen van	**Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** Zeker in woonstraten waar spelende kinderen zijn, wordt overgestoken en fietsers op de rijbaan rijden kiezen we voor een veiligere snelheid van 30 of 15 km/uur. Ook als dit mogelijk elders tot toenemende frustratie leidt. Lagere snelheden leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar buiten de wijk. We werken met de omgevingsvisie ook aan het verbeteren van bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Zij kunnen bij de voorgestelde maatregelen bijvoorbeeld gebruik maken van de vrije busbanen, waardoor de bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Mensen die afhankelijk zijn van hun auto kunnen deze blijven gebruiken. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van bijvoorbeeld lopen en het openbaar vervoer, ook belangrijk voor de mobiliteit van mensen die niet (meer) de beschikking hebben over een auto of rijbewijs zoals ouderen en kinderen. **b. Groen- en blauwverbetering** Fijn dat u de uitgangspunten 'Groen en blauw verbeteren en versterken' en 'Beschermen en versterken van de hoofdgroenstructuur' steunt. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk moeten omrijden, wat een 8 tot 10 keer langere reistijd tot gevolg heeft. Dit leidt tot extreme verkeersopstoppingen die nog nooit zijn waargenomen in Utrecht. De Tiberdreef, Neckardreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Carnegie dreef, Riobrancodreef worden allemaal gesloten omdat GroenLinks en de PvdA onze wijk extremistisch auto-luw willen maken, wat een extreem slecht plan is. Dit gaat leiden tot verkeersopstoppingen, langere reistijden en belemmering van de mobiliteit van bewoners en bedrijven. Het is van cruciaal belang dat de gevolgen van dergelijke verkeersherstructureringen zorgvuldig worden overwogen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk niet worden aangetast. Het kan niet zo zijn dat we 5.000 woningen en 3.000 werkplekken toevoegen aan de wijk om ons vervolgens niet meer goed per auto te kunnen verplaatsen in de wijk. Is er voldoende parkeergelegenheid en is het wegennet hierop berekend? Op dit moment lijkt het antwoord nee te zijn. Kunnen we echt niet vertrouwen op een onbetrouwbaar bussysteem dat fungeert als hubs voor transport? Waarbij bewoners dagelijks vanaf parkeerplaatsen buiten de wijk naar hun eigen woning (een luchtgevangenis) worden vervoerd? Dit alles omdat GroenLinks en de PvdA iedereen op de fiets willen krijgen en autorijden ontmoedigen. Dit plan kan niet worden doorgevoerd; het is een extremistisch plan en moet per direct gestopt worden. Het is evident dat deze plannen automobilisten, huiseigenaren, ondernemers, zorgverleners en essentiële diensten zoals ***politie***, ***brandweer*** en ***ambulances*** benadelen. Het dwingen van deze belangrijke instanties om omwegen te maken en extra tijd te verspillen om calamiteiten te bereiken, vormt een ernstig gevaar voor de veiligheid en het welzijn van alle bewoners van Overvecht. Het is eenvoudigweg onaanvaardbaar dat dergelijke plannen worden doorgezet zonder rekening te houden met de praktische gevolgen en de potentiële risico's die zij met zich meebrengen voor de gehele gemeenschap.	omgevingsvisie beschermt de hoofdgroenstructuur en geeft aan waar dat (weloverwogen) door de ontwikkeling van 5000 nieuwe woningen niet mogelijk is. Daardoor ontstaat duidelijkheid waar wel en waar niet gebouwd mag worden. Het lukt niet altijd om alleen maar op de verharde of bebouwde delen van de wijk te bouwen, soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. De visie houdt er rekening mee dat er groen op verschillende plekken zoals in de buurten, in parken, in belangrijke verbindingen en in het buitengebied toegevoegd (en gecompenseerd) wordt en daardoor ook verschillende kwaliteiten heeft. Naast meer woningen komt er ook meer groen in de wijk. De huidige Carnegiedreef is ecologisch eenzijdig en is met name op de auto gericht en niet op lopen en verblijven. Ecologische en recreatief gezien is het verbinden van groengebieden een enorme verbetering voor mens en dier. De stad Utrecht groeit en veel mensen zoeken een woning. We zien in Overvecht veel kansen voor wijkverbetering door het toevoegen van nieuwe woningen met behoud van de waarden van de huidige wijk. Hierbij is een belangrijk uitgangspunt om de bestaande groene hoofdstructuur, een belangrijk deel van de prachtige groene omgeving van de wijk te behouden en te versterken. In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto voor hun werk. En we mogen ook onze ouderen niet vergeten. Het is van groot belang om hun comfort en gemak te waarborgen en mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Overvecht is een van de meest aantrekkelijke wijken om te wonen, met zijn gunstige ligging nabij de snelwegen A2 en A27, en we moeten er alles aan doen om deze unieke eigenschappen te behouden en te koesteren. Laten we waar nodig verbeteren, maar laten we met respect en voorzichtigheid omgaan met wat al meer dan 60 jaar goed functioneert. **b. Groen- en blauwverbetering** Hoewel het behoud en de versterking van groene gebieden positief is voor de leefbaarheid, rijst de vraag of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om het groen te beschermen tegen verdere verstedelijking en infrastructuurontwikkeling. Het is moeilijk te rechtvaardigen waarom bestaande groene ruimtes zouden moeten wijken voor de bouw van compacte flats, terwijl elders dat groen gecompenseerd moet worden. Ook is niet duidelijk of het compenserende groen van dezelfde kwaliteit is als het verdwenen groen. Dit lijkt op een zeer inefficiënt en onrealistisch plan, dat niet alleen onnodige geldverspilling inhoudt, maar ook schadelijk kan zijn voor de leefomgeving en de belastingbetaler benadeelt. Er zijn voldoende beschikbare grondgebieden waarop 5.000 woningen kunnen worden gebouwd zonder de bestaande leefbaarheid en infrastructuur van Overvecht aan te tasten. Het creëren van een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef om Park De Watertoren en Park De Gagel te verbinden lijkt geen goed idee. Dit kan leiden tot verstoring van bestaande ecosystemen en habitats. De dieren en mensen leven momenteel al in harmonie, en het is onacceptabel dat de gemeente plannen heeft om onze prachtige wijk Overvecht te vernietigen. Deze nutteloze omgevingsvisie moet dringend herzien of gestopt worden, zodat zowel dieren als mensen er geen last van ondervinden. Overvecht staat bekend om zijn prachtige groene omgeving, die al decennialang een integraal onderdeel vormt van ons leefgebied. Het is een van de meest gewaardeerde	**c. Ruimte voor groei** In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart** Met de omgevingsvisie streven we onder andere naar verdichtte gemengde gebieden met menselijke schaal. Hoogbouw is geen doel op zich maar kan wel bijdragen aan het bouwen van meer woningen en werkplekken én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied/bouwblok. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kenmerken van onze wijk en verdient de hoogste bescherming tegen ondoordachte en overhaaste ontwikkelingsprojecten. **c. Ruimte voor groei** Het wijkbericht dat naar alle Overvechters is gestuurd, lijkt onschuldig. De toevoeging van 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken kunnen theoretisch gezien een positieve impuls geven aan de lokale economie, maar er zijn enkele belangrijke kwesties die dringend aandacht behoeven. De veranderingen die de gemeente nu voorstelt zullen catastrofale gevolgen hebben voor de huizenprijzen van huiseigenaren. Woorden als ***"het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk"*** suggereren dat er geen nieuwe sociale huurwoningen worden gebouwd, maar wel koop- en vrije sectorwoningen. Bovendien is de vraag of er rekening wordt gehouden met de behoefte aan verschillende soorten woningen, zoals eengezinswoningen, in plaats van alleen kleine appartementen. Het is van cruciaal belang om te voorzien in de behoeften van gezinnen die traditioneel willen leven en op zoek zijn naar ruimere woningen. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart** De beschrijvingen op de buurtkaart in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht lijken op het eerste gezicht misschien veelbelovend, maar bij nader onderzoek roepen ze serieuze zorgen op over de toekomst van onze gemeenschap in Overvecht. Laten we eens kijken naar de claims die worden gemaakt en welke gevolgen deze kunnen hebben. **Hoogstedelijke gebieden (Rode kleur):** Het voorstel om gebieden met hoge dichtheid en hoogbouw te ontwikkelen, zoals aangegeven in de rode kleur, kan leiden tot ernstige problemen met betrekking tot leefbaarheid en sociale cohesie. Volgens vooraanstaande stadsactiviste Jane Jacobs kan te veel hoogbouw leiden tot een gebrek aan sociale interactie, verminderde veiligheid op straatniveau en een gevoel van anonimiteit onder bewoners. In plaats van	In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel A van de ontwerp omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. We hebben daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in 2 gebiedstypen: • In de rode "hoogstedelijke gebieden" Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere. • In de rood-oranje gearceerde "centrale as" gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De omgevingsvisie stelt tot doel dat Overvecht een toegankelijke, betaalbare wijk moet blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten. Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verhogen van de dichtheid, zouden we moeten streven naar gemengde en menselijke schaal ontwikkeling om de leefbaarheid te waarborgen. Bovendien is ons gebleken dat om hoogstedelijke bouw te ontwikkelen bestaande woningen gesloopt gaan worden. Woningen die technisch in goede staat zijn, waarin mensen wonen die hier gelukkig zijn. Wij vinden dat vernietiging van de wijk. **Stedelijke gebieden (Oranje kleur):** De suggestie om deze gebieden te ontwikkelen met hogere gebouwen kan het proces van gentrificatie versnellen, wat resulteert in de verdrijving van de oorspronkelijke gemeenschap als gevolg van stijgende vastgoedprijzen. Het behoud van betaalbare huisvesting is essentieel voor sociale rechtvaardigheid en het voorkomen van sociale segregatie. **Woonbuurten (Gele kleur):** Het idee om deze gebieden voornamelijk te bestemmen voor wonen kan leiden tot een gebrek aan diversiteit en gemengd gebruik in de buurt. Sociale rechtvaardigheid vereist dat alle leden van de samenleving gelijke kansen op betaalbare huisvesting hebben. Het behoud en de verbetering van betaalbare huisvesting in woonbuurten zijn cruciaal om sociale cohesie te bevorderen en segregatie tegen te gaan. **Bebouwing aan het groen (Groen-oranje kleur):** Het groen in Overvecht is van onschatbare waarde en vormt een essentieel onderdeel van onze leefomgeving. Het biedt niet alleen een oase van rust en ontspanning, maar draagt ook bij aan de ecologische veerkracht van ons ecosysteem en helpt de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen. Groene ruimtes spelen een cruciale rol bij het reguleren van de waterhuishouding, het bevorderen van biodiversiteit en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het behoud van deze groene gebieden is van het grootste belang om de leefbaarheid en duurzaamheid van onze gemeenschap te waarborgen. We moeten juist streven naar het behoud en de versterking van deze waardevolle groene ruimtes.	In de woonbuurten (geel) blijft er ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis goed voorstelbaar is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” 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 woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid Hoewel het plan belooft om betaalbare huur- en koopwoningen toe te voegen, ontbreekt concrete informatie over hoe deze betaalbaarheid wordt gewaarborgd. Zijn er specifieke prijsafspraken met ontwikkelaars gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van nieuwe woningen de huizenprijzen opdrijft en de wijk onbetaalbaar maakt voor lage- en middeninkomens? Daarnaast rijst de vraag naar de financiële belangen van de gemeente, woningbouwcoöperaties en andere betrokkenen bij deze plannen. Waarom moet deze ontwikkeling per se plaatsvinden in Overvecht, waar het praktisch onmogelijk is om betaalbare woningen te realiseren, terwijl er voldoende beschikbare grond is in de omliggende gebieden? Waarom wordt er niet gekeken naar alternatieve locaties waar een nieuwe wijk met niet alleen 5.000, maar mogelijk zelfs 20.000 woningen kan worden gebouwd? **f. Impact op Sociale Huurwoningen** Het standpunt dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft, vereist meer transparantie en duidelijkheid. Welke garanties zijn er dat er daadwerkelijk geen afname zal zijn? Zijn er concrete plannen om bestaande sociale huurwoningen te behouden en nieuwe toe te voegen, gezien het alarmerende tekort aan sociale woningen in Utrecht? Meer bewoners creëert meer behoefte aan sociale woningen. Of gaan we alleen voor de rijken van buiten de wijk bouwen? **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** Allereerst is het van cruciaal belang dat deze ontwikkelingen niet alleen economische voordelen opleveren, maar ook zorgen voor voldoende infrastructuur, voorzieningen en groene ruimtes om de leefbaarheid te waarborgen. We moeten voorkomen dat dit leidt tot overbevolking, verkeersproblemen of een gebrek aan openbare voorzieningen, wat de kwaliteit van leven in Overvecht zou kunnen aantasten. Het lijkt onrealistisch om 5.000 extra woningen toe te voegen aan de huidige infrastructuur van Overvecht. Ondanks de belofte om meer voorzieningen toe te voegen, rijst de vraag of deze adequaat zullen zijn om aan de behoeften van	**e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra te bouwen. Vergelijkbare ambities liggen er voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. In de omgevingsvisie is de ambitie voor Overvecht verder uitgewerkt. We zijn van mening dat we groei van de wijk juist kan bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van buurten. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van de woningvoorraad in 2040 met verschillende segmenten, zodat verschillende inkomensgroepen een plek kunnen vinden in Overvecht. Borging van betaalbaarheid en specifieke eisen die gelden voor de verschillende segmenten liggen vast in het actuele woonbeleid. Op dit moment is dat de Woonvisie 2019 en uitwerkingen daarvan, o.a. het actieplan Middenhuur. Juist om de betaalbaarheid te borgen, zal dit beleid de komende jaren worden aangescherpt. Bij concrete ontwikkelingen maken we dan afspraken met ontwikkelaars, waarbij zowel de omgevingsvisie als het meest recente woonbeleid als kaders gelden. **f. Impact op Sociale Huurwoningen** Nieuwbouwprojecten in iedere wijk in Utrecht worden getoetst aan het gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie Overvecht is daar na vaststelling een belangrijk onderdeel van. Dit biedt ons als gemeente houvast om te zorgen dat het aantal sociale huurwoningen op peil blijft. Bij grote ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er altijd een aanzienlijk deel sociale huur is, bijvoorbeeld in de herontwikkeling van Overvecht Centrum. Via Utrecht.incijfers.nl monitoren we de samenstelling van de woningvoorraad. **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** De groei van het aantal woningen moet in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de groeiende bevolking te voldoen. Zijn er concrete plannen om de beschikbaarheid van scholen, gezondheidszorg en openbaar vervoer te verbeteren? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van meer woningen en voorzieningen leidt tot overbevolking en een aantasting van de leefbaarheid? Belangrijk is dat de nieuwe woningen en werkplekken bijdragen aan huisvesting van onze jongeren, zodat die een traditioneel gezin kunnen vormen in de wijk. Ook is adequate huisvesting in de wijk van onze ouderen van belang. Daar woont hun familie en daar is hun sociale kring. Zo streef je naar een diverse en inclusieve gemeenschap, zonder dat dit leidt tot gentrificatie of sociale segregatie. Het gebrek aan deze cruciale details doet vermoeden dat de opstellers van de omgevingsvisie mogelijk niet voldoende bekend zijn met de werkelijke situatie in Overvecht. Het is essentieel dat deze plannen, die niet bij onze wijk passen, worden heroverwogen door deskundigen en belanghebbenden, die grondige kennis hebben van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Hoewel de visie duurzaamheid en klimaatbestendigheid benadrukt, ontbreken specifieke details over hoe deze doelen worden bereikt. Het is noodzakelijk dat de gemeente met concrete en haalbare plannen komt die daadwerkelijk bijdragen aan een duurzamere en klimaatbestendige toekomst voor Overvecht. We moeten ervoor zorgen dat deze plannen niet alleen in naam duurzaam zijn, maar ook in de praktijk positieve resultaten opleveren voor de hele gemeenschap. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** Hoewel het plan spreekt van een stapsgewijze uitvoering over een periode van 15 jaar, blijft het onduidelijk hoe de gemeenschap hierbij betrokken wordt. Hoe wordt input van bewoners verzameld en hun belangen behartigd? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de besluitvorming transparant en democratisch is?	Het bouwen van 5.000 woningen kan niet los gezien worden van de mobiliteitstransitie die nodig is. Ook is het uitgangspunt dat Overvecht in balans groeit. Dat betekent dat onder andere voorzieningen in kwaliteit en kwantiteit meegroeien met de bouw van woningen. Met meer woningen en ook meer variatie neemt bovendien het draagvlak voor voorzieningen toe. We zijn van mening dat de groei van wijk een kans is om de leefbaarheid en kwaliteit van buurten te vergroten. Concreet is er ruimte voor een extra gezondheidscentrum in Overvecht Zuid. Ook komt er een nieuwe VO-school bij in de wijk. Het verbeteren van het OV is onderdeel van de omgevingsvisie. Centraal door de wijk gaat een snelle bus rijden. In de buurten blijft buurtgericht OV. In de omgevingsvisie benadrukken we het belang om (thuiswonende) jongeren een plek in de wijk te bieden, ons in te zetten voor passende huisvesting voor ouderen en voor middeninkomens met een variatie aan leeftijden en samenstelling, waaronder gezinnen. In de omgevingsvisie Overvecht willen we de leefbaarheid in Overvecht verbeteren door onder andere meer menging van soorten woningen, het veiliger maken van het verkeer en het uitbreiden en versterken van groen. In de participatie hebben we bewoners betrokken bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie vanwege hun kennis van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is voor het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Dit heeft ook betrekking op de specifieke uitwerking van duurzaamheid en toekomstbestendig. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Dit waren traditionele manieren, zoals bijeenkomsten. Maar ook meer 'out-reachende'

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het College schrijft in haar brief van 8 april aan de raad dat er een intensief participatietraject doorlopen is. Dit wekt onze verbazing en wij willen daar een aantal kanttekeningen bij maken. De communicatie over de mogelijkheid om aan dit “intensief participatietraject” deel te nemen, heeft slechts een beperkt deel van de wijkbewoners bereikt, waardoor een groot deel van de wijkbewoners er niet over geïnformeerd is. Bij nadere informatie is ons ook gebleken dat in het wijkbericht dat er vorig jaar over is rondgestuurd, niet duidelijk is gemaakt welke grote gevolgen de plannen voor de wijk en haar leefbaarheid hebben. Het is bij de gemeente bekend dat Overvecht een wijk is waar een out-reachende aanpak nodig is om de bewoners te bereiken. Die is hier niet toegepast. Waarom is er niet eerst samen met een groep bewoners een concept-plan opgesteld, waarbij zij hebben kunnen aangeven hoe zij hun wijk graag ingedeeld zien? Nu wordt een plan voorgelegd waar bewoners zich niet in kunnen vinden. De participatie had een andere volgorde moeten hebben. Kortom, de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht lijkt mooie beloftes te doen, maar zonder voldoende concrete plannen, garanties en betrokkenheid van de gemeenschap blijven er twijfels bestaan over de haalbaarheid en impact ervan. Het is van cruciaal belang dat deze visie grondig wordt herzien en verbeterd, om te zorgen voor een leefbare en duurzame toekomst voor alle bewoners van Overvecht en dat bewoners intensief betrokken worden bij deze herziening. **Tenslotte** Het is van essentieel belang dat de gemeente Utrecht grondig onderzoek doet naar de mogelijke gevolgen van deze plannen en dat zij open staat voor feedback van bewoners en belanghebbenden. Door een transparante en participatieve aanpak kunnen we streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Dit proces vereist een doordachte benadering en nauwe betrokkenheid van alle belanghebbenden, en het is van cruciaal belang dat de besluitvorming gebaseerd is op zorgvuldige analyse en objectieve evaluatie. We moeten streven naar een evenwichtige benadering	manieren, zoals individuele gesprekken met Overvechters, of via professionals en organisaties in de wijk (denk aan stichting DOCK, stichting JoU). Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien.

Nr.	Reactie	Antwoord
	die rekening houdt met de behoeften van alle inwoners en de duurzaamheid van onze gemeenschap op lange termijn waarborgt. Tot slot als inwoner van Overvecht en Utrecht, geworteld in deze stad en haar gemeenschap, voel ik een diepe verbondenheid met de toekomst van onze wijk. Ik sta open voor een constructieve dialoog en samenwerking om duurzame oplossingen te vinden die onze leefomgeving versterken zonder afbreuk te doen aan haar unieke karakter en groene omgeving. Laten we gezamenlijk streven naar een Overvecht waarin welvaart en leefbaarheid hand in hand gaan, waar bewoners trots kunnen zijn op hun thuis en waar de natuurlijke schoonheid van onze omgeving behouden blijft. Samen kunnen we de uitdagingen aangaan en bouwen aan een betere toekomst voor alle generaties die na ons komen.	Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn, zoals gezegd, wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. We waarderen de betrokkenheid van de vele Overvechters die hebben meegedacht of een zienswijze hebben ingediend. En we herkennen ons ook volledig in het gezamenlijke streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Juist daarom hebben we op veel verschillende manieren Overvechters betrokken bij het maken van de plannen. Om op te halen en te begrijpen wat Overvechters belangrijk vinden, en hier inzicht in te krijgen. En dit vervolgens mee te nemen in alle keuzes en afwegingen die we met elkaar maken. De diversiteit van de wijk is ook te zien in de diversiteit aan ideeën, waarden en belangen. En ook na het vaststellen van de omgevingsvisie gaan we een constructieve dialoog en samenwerking met Overvechters aan om tot duurzame oplossingen te komen.
112	Behalve de bewoners van Overvecht zijn de bewoners unit Tuindorp tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht. Bij deze wil ik kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Is Utrecht West al onbereikbaar geworden vanuit onze wijk, waar we wekelijks ons moeten manoeuvreren hoe in Utrecht West bij onze kinderen, kleinkinderen te komen. Zowel met de auto urenlange file, met de fiets levensgevaarlijk. Nu wacht ons de volgende wijk Overvecht die onbereikbaar gaat worden. De wijk waar ook onze kinderen wonen wordt ook manoeuvreren hoe er te komen. De wijk waar we onze boodschappen doen wordt onbereikbaar voor ons. Ons via de ring sturen , zal nog meer dagelijkse file opleveren. De ring is nu al overbelast. De weg via de Kardinaal de Jongweg naar Overvecht staat nu al vaak de file vanaf de spoorwegtunnel.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht gaat een getto worden. Afgesloten van andere wijken. Waar is de integratie, het zal alleen nog meer polariseren, als bewoners uit Overvecht niet meer de gelegenheid hebben hun wijk in en uit te kunnen. Hun dagelijkse boodschappen te doen, het station. De ouderen zullen steeds meer thuis opgesloten worden, vereenzamen, want ze worden gedwongen alles lopend of fietsend te doen. Het is een plan wat helemaal voorbij gaat aan mensen die er wonen, mensen van buitenaf gaan Overvecht straks mijden. Van integratie zal geen sprake meer zijn. Hoe is het mogelijk dat Utrecht steeds meer in afgesloten vakken wordt ingedeeld. De eenheid die de stad Utrecht kenmerkt is aan het verdwijnen. Het wordt een gettostad. Ik verzoek u af te zien van deze plannen in Overvecht , waar mensen die er wonen en mensen die er niet wonen totaal geen zeggenschap of inbreng over hebben, straks enorm benadeeld gaan worden in hun woonplezier en levensbehoeften. Overvecht moet een verbinding blijven vormen met andere wijken, en geen afgesloten wijk worden.	
113	Allereerst complimenten voor de omgevingsvisie. Het is echt noodzakelijk om Overvecht te moderniseren en te vergroenen om zo de leefkwaliteit te verbeteren. Nog enkele suggesties: **Afval** Een van de grootste problemen bij het wonen in Overvecht is het afval wat op straat en bij containers wordt gedumpt. Ik zou aanbevelen om rond de containers containertuintjes te plaatsen. Eerder woonde ik in de achterstandswijk Duindorp in Den Haag. Hier hebben de tuintjes erg geholpen voor de afname in straatafval. Tevens zijn de containers in Overvecht veelal omgeven door een hoop tegels en asfalt. Dus de tuintjes dragen gelijk aanzienlijk bij aan de vergroening. CityGard: het containertuintje met echte planten : CityGard **Maak groen diverser**	Dank voor uw complimenten en suggesties. **Afval** Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Wij waarderen voorstellen die kunnen bijdragen aan het verminderen van zwerfval. **Maak groen diverser** We zijn het helemaal met u eens. De ambitie is om in Overvecht veel meer diverse planten en bomen te planten die de biodiversiteit van de wijk verhogen. Naast inheemse boomsoorten, het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken. Dat trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan. We willen ook dat alle nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gelukkig zie ik dat jullie de ambitie hebben overvecht te vergroenen. Ik zie dat het groen in Overvecht tot heden veelal bestaat uit gras. Ik denk dat we veel meer uit de groenstroken kunnen halen, met bomen en inheemse planten en bloemen. Ook zouden klimplanten de vele flats in Overvecht kunnen begroeien. **Fietsenrekken** Ik vind het erg opvallend dat er in Overvecht veel parkeerplek is voor auto's maar weinig voor fietsen. Bij mij in de straat (Orinocodreef 8) kunnen bezoekers nergens hun fietsen kwijt. Dit omdat er bij de bouw waarschijnlijk vanuit is gegaan dat iedereen zijn ruimte in de tuin gebruikt voor fietsen. Uiteraard is dit grotendeels ook zo, maar bezoekers (bijvoorbeeld bij een housewarming of andere aangelegenheid) zullen de fietsen daardoor op de stoep en in het groen plaatsen. Een aantal fietsenrekken zullen de wijk goed doen :) **Bedrijventerrein nieuw Overvecht** In de omgevingsvisie is ook opgenomen dat er kansen zijn voor nieuwe voorzieningen op het bedrijventerrein nieuw-overvecht. Ik denk dat deze plek, in combinatie met het al bestaande Fort aan de Klop en aanliggende groen van Zuilen en de Maarseveense Plassen, kansen biedt om studenten en theoretische opgeleide starters naar Overvecht aan te trekken. Indien het bedrijventerrein gedeeltelijk vergroend wordt en ook ruimte biedt voor creatieve broedplaatsen en kunstenaars (zoals eerder is gedaan met de nijverheid en hof van cartesius) zou het een levendig gebied kunnen worden. Ook koffietentjes, restaurants en muzieklocaties kunnen hier aan bijdragen (denk aan NDSM werf Amsterdam). In de winter kan er op het moment nergens in de buurt koffie gedronken worden helaas. Er is wel al een bierbrouwerij (Vandestreek) die wat jonge mensen aantrekt. Specifiek dacht ik er nog aan dat het bedrijventerrein kansen biedt voor een circusschool. Ik ontdekte laatst dat de acrobatiek en circusgemeenschap in Utrecht erg verspreid is en enigszins zoekende is naar een plek. Circus is bij uitstek een plek wat jong en oud verbindt. In de zomer kunnen wellicht optredens worden gegeven bij Fort aan de Klop. Het bedrijventerrein kent nu al	bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels zijn hier een mogelijk voorbeeld van. **Fietsenrekken** U kunt een aanvraag voor een fietsenrek doen via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een verschuiving van auto naar lopen, fietsen en ov. Dit mede omdat de auto veel ruimte inneemt, andere vervoerswijzen nemen veel minder ruimte in. Vrijkomende ruimte kunnen we bijvoorbeeld gebruiken voor meer groen, ruimte om te lopen of fietsparkeren. **Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** We delen de analyse dat vergroening en meer ruimte voor creatieve beroepen het bedrijventerrein aantrekkelijker kan maken. De omgevingsvisie zet daar daarom ook op in. De afgelopen jaren zijn o.a. de broedplaatsen van NUtrecht en 03Office gevestigd aan de Mississippidreef, broedplaats Bizar aan de Manitobadreef en de Plaatsmaker aan de Arkansasdreef 20-22. Voor wat betreft de circusschool geldt dat dat een erg specifieke casus is. De omgevingsvisie biedt ruimte langs de Franciscusdreef voor onderwijsvoorzieningen. Of daar komende tijd echter ruimte vrijkomt die past bij een circusschool (oppervlakte, huurprijzen, plafondhoogtes etc.) is onduidelijk. Dat is ook niet iets dat we in de omgevingsvisie kunnen regelen of faciliteren. **Losloopgebied** In de wijk Overvecht zijn een aantaal hondenspeelweides waar de honden los mogen lopen. U kunt een kaart met de locaties vinden op : https://gu-geo.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7373671535e8426f8945113a9ee8e97d

Nr.	Reactie	Antwoord
	een aerial studio (luchtacrobatiek). Uiteraard verwelkom ik ook allerlei andere vormen van sport en cultuur. **Losloopgebied** Als laatste dacht ik nog dat het bedrijventerrein wellicht ruimte biedt voor een losloopgebiedje voor honden. Een wandeling met de hond kan al langs de groenstroken van de vecht, maar loslopen is niet of nauwelijks mogelijk.Een vergroening van het bedrijvengebied (dat ook verbonden is met andere groengebieden) kan dit wel bieden, zonder dat bewoners er last van hebben. Om mijn hond de mogelijkheid te bieden om te rennen, rijd ik nu elke dag met de auto naar de Kleine Plas (Maarseveen), terwijl ik liever de auto niet gebruik.	
114	Als inwoner van de wijk Overvecht heb ik de uitgave voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o. ontvangen ,maar reageer ook op geheel Overvecht. Allereerst is de informatie erg globaal. Je moet nu instemmen met iets waarvan je nog net alle gevolgen kunt overzien. Daarnaast maakt u het wel erg makkelijk in uw brochure, omdat u een problemen ervaart. Problemen die ik, cq inwoners wel ervaren. Zo spreek tu erover om plekken die we minder goedvinden te verbeteren. Wat is minder goed? wie is wie de gemeenteambtenaar? B&W? maar wat vinden de inwoners slecht of verbeterbaar? Daarnaast wil de gemeente 5000 woningen en 3000 werkplekken bouwen/maken. Hoe reëel is dt bij een wijk die toch al achterstand heeft en waar deze gemeente letterlijk iedereen dumpt. De wijk heeft bijna 70% inwoners van een niet Nederlandse achtergrond, veel werklozen, migranten, vluchtelingen etc. Recentelijk zijn er weer bijgekomen. Dus hoe reëel is uitbreiding? Zo schrijft u dat groen meegroeit, maar hoe reëel en eerlijk is deze info. Immers wil je bijbouwen dan gaat dit ten koste van groen of je moet veel wegen opheffen, maar dat is ivm bereikbaarheid verre van ideaal I uw kopje veilig en verbonden geeft u aan dat jullie voorrang even aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Lopen en fietsen moet je maar kunnen. Niet iedereen kan 100 - 500 meten lopen. We vergrijzen en recentelijk bleek dat de meeste verkeersdoden vallen onder (oudere) fietsers. De snelle busverbinding	De omgevingsvisie geeft inderdaad een toekomstbeeld op hoofdlijnen en is geen uitgewerkt plan. Daarnaast gaat de omgevingsvisie alleen om de fysieke leefomgeving, niet over sociale problematiek. Informatie vanuit bewoners is gebruikt om helder te krijgen te krijgen over welke plekken moeten worden aangepakt. Uit uw reactie lezen we zorgen over of de woningen en werkplakken wel allemaal gaan passen en of de wijk er wel beter van wordt. Het is geen makkelijke opgave, maar wel een mogelijke opgave. We zien de verdichtingsopgave juist als kans voor wijkbverbetering. De omgevingsvisie geeft de basis om deze verdichtingsopgave op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Daarom is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kunnen we de overstap naar duurzame mobiliteit in gang zetten voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. En gaan we over naar hogere compacte bebouwing. Met de omgevingsvisie werken we aan algehele wijkverbetering. Het verbeteren van bijvoorbeeld de woningmix, leefbaarheid en sociale cohesie zijn daarbij belangrijke doelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is fijn maar dan moet e wel de halte kunnen bereiken. Is nu al met het gewone openbaar vervoer moeilijk.Door de buurten blijven bussen rijden. Er rijden nu 2 lijnen, maar de haltes zijn te ver weg. Zo schrijft u dat de Zamenhofdreef autovrij wordt. Daar zit nu mijn tandarts. Hoe moet ik deze bereiken? Ook mijn medisch pedicure zat daar. Dan wil u de snelheid verlagen naar 30/15 km per uur. Past u ook de snelheid aan van de andere weggebruikers zoals fietsers en jogger? En geeft u deze groep een opvoedcursus hoe je je aan de verkeersregels moet houden? Verder wilt u parkeerplaatsen weghalen. Maar hoe zit het dan met mijn bereikbaarheid zeker van mensen die ook slecht ter been zijn? U maakt op deze manier mijn leven tot niet ;leefbaar, immers mijn hulpen, familie, vrienden kunnen mijn niet meer bereiken. Hoe zo moet ik mijn eigen regie blijven voeren? U spreekt niet over de P+ R locaties en hubs buiten de wijk. Dat wordt helemaal onmogelijk. Dit is wel aan de orde ekomen tijdens de bijeenkomsten. U spreekt dat u wil bouwen voor senioren en starters. Maar hoe groot worden deze woningen en hoe duur? Dat is heel relevant voor mensen om te weten. Te klein en te duur zal leegstand geven. U spreekt dat de voorzieningen blijven dicht bij huis. Hoe eerlij is dit als u wegen afsluit, knips maakt etc waardoor ik ver om moet rijden en 4 tot 6 x meer kilometers moet maken om ergens te komen? Is niet goedvoor het milieu wat u zo graag wil, want ik maak meer kilometers en sta ws ook meer in een file ivm versmallen wegen. Door de kinips heb ik moeite of moet meer kilometers maken voor min voorzieningen in de wijk zoals huisarts, poh diabetes, vaccinaties, medisch pedicure, orthopedisch schoenmaken, tandarts, mondhygiëniste, apotheek, laboratorium, supermarkten. Hoezo eigen regie?? U heeft het over duurzaam en klimaatbestendig. Laat dan eerst B&W zich daaraan houden onze burgemeester vliegt heel wat af ivm het milieu of gaat met de auto, veel kleding (duurzaam?), .talkshows etc. De vergroening ban de wijk levert mij alleen maar nadelen op. Zonnepanelen worden belast door de energiemaatschappij (Eneco) terwijl mijn panelen maar een deel energie opleveren. In de zomer is dat bijna neutraal maar in de winter moet ik wel fors betalen voor de stroom. De stadsverwarming is (heb ik sinds 1995) 4 x zo duur geworden de afgelopen periode. Daarnaast ligt dit project voor de wijk nu stil	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Welke maatregelen we willen nemen om groen mee te laten groeien leest u in de aangepaste groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. De maximum toegestane snelheid van de fietser is een kwestie die landelijk aandacht krijgt, maar de gemeente heeft hier nog geen restricties voor. Het houden aan de verkeersregels is voor alle verkeersdeelnemers een verantwoordelijkheid en hierop wordt waar mogelijk door de politie gehandhaafd. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wat de exacte woninggrootte en huurprijs wordt van de nieuw te bouwen woningen is op dit moment niet te zeggen. Dat wordt pas bekend als een project concreet wordt. Voor woningen in de sociale huur, middenhuur en betaalbare koop gelden de dan vastgestelde huurgrenzen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mede vanwege de kosten. Een elektrische auto wordt ook steeds minder ideaal vanwege de bijkomende kosten zoals wegenbelasting, hoge prijzen laadpaal, betaald parkeren, etc. Ik heb mijn huis goed verduurzaamd, maar wordt daar dus voor gestraft. Al met al hebben inwoners steeds minder zin om te vergroenen. Ik vraag me af in welke bubbel B&W en gemeenteambtenaren leven, ws erg links en geen kijk op de gewone burger die hard moet werken voor zijn boterham en zuinig leeft en daardoor nergens voor in aanmerking komt. En dan maar strooien met geld voor Turkije, Marokko, Gaza, wielerrondes, grachten maken migranten sponsoren etc, En dank blijkt er een gat van 75 miljoen tr zijn en dat moet de gewone burger ook weer bezuren, want die gaat nog minder hulp krijgen. Conclusie. Er staat in de verwerking visiedenkers dat er nog veel uitgewerkt moet worden./ Doe dit eerst en leg dan een goed uitgewerkt plan neer waar mensen dan ook een goede reactie op kunnen geven en schilder alles niet zo rooskleurig af zoals het in jullie hoofd zit zoals Overvecht wordt een wijk de in 10 minuten bereikbaar is. Bv van winkelcentrum naar station.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De energietransitie is een grootschalige verandering die niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is. Op korte termijn kan dit de benoemde nadelen betekenen. Op de langere termijn is het uitfaseren van fossiele energie noodzakelijk. Het isoleren van woningen, en daarmee het beperken van de energievraag, is in iedere situatie positief. Ook de prijs van gas is gestegen en zal naar verwachting verder stijgen. De omgevingsvisie geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen. Dit zal later worden uitgewerkt in meeer gedetailleerde plannen. Hiervoor zijn aparte besluiten nodig, waarbij ook weer participatie zal plaatsvinden.
115	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
116	Vorige week ben ik op een inloopbijeenkomst geweest en het twee punten van aandacht:	Wij herkennen de toename van het bezoek aan voorzieningen (horeca) langs de Gageldijk en het Noorderpark. Het openbaar vervoer en de fiets zijn duurzame vormen van mobiliteit. Die willen we vanuit de omgevingsvisie zoveel mogelijk stimuleren, ook richting de Gageldijk en het Noorderpark. Jaarlijks hebben we als

Nr.	Reactie	Antwoord
	* Zorg voor een goede OV verbinding naar Gageldijk Utrecht. Het gebied Gageldijk & Noorderpark wordt steeds beter bezocht. Ook door (zakelijke) bezoekers aan het Fort. Nu is er een busje dat eens per uur gaat. Dat is te weinig. Wat ook een mogelijkheid is om een goede OV fiets hub te maken in de buurt. Er is veel behoefte. * De ontwikkelingen en het succes ervan, in het gebied rond het Fort (gagelbos, fort, hondenuitlaatgebied, manege, poffertjeskraam) brengen meer verkeer met zich mee. Niet iedereen komt op de fiets, lopend of OV. De auto blijft veel gebruikt. Er is veel behoefte aan parkeerplaatsen. Bij Theehuis Rhijnauwen is in het verleden de fout gemaakt om de parkeerbehoefte niet aan te passen aan de aantrekkingskracht van het gebied. Verkeerschaos tot gevolg, jaren later is de parkeervoorziening fors uitgebreid en was het opgelost. Wees dit voor, het gaat in dit gebied alleen maar drukker worden. Er zijn weinig voorzieningen in dit deel van de stad (en de dorpen eromheen). De traffic komt niet alleen uit Overvecht. Fort de Gagel kent veel bezoekers op leeftijd, zij komen niet met de fiets.	gemeente de mogelijkheid om wensen en ideeën aan te leveren voor de vervoerplannen van het openbaar vervoer. Uw suggestie om de bus vaker van en naar de omgeving van de Gageldijk en het Noorderpark te laten rijden door de toename van het aantal bezoekers zullen we als wens/idee meegeven. Voor deelmobiliteit (zoals hubs voor deelfietsen) zijn we afhankelijk van de aanbieders op de markt (denk aan TIER of Cargaroo). Zij stemmen hun aanbod van het aantal deelfietsen en locaties waar je in- en uit kunt checken af op de vraag. Zodra er voldoende vraag is volgens de aanbieder verwachten wij dat ook de Gageldijk en het Noorderpark interessante locaties zijn om deelvervoer aan te bieden. Wij zullen hier dan als gemeente een positieve bijdrage aan leveren. Het toevoegen van een zogenaamde OV-fiets HUB is niet mogelijk omdat een OV-fiets een product is van NS en NS alleen bij stations de OV fiets aanbiedt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
117	Als bewoner van de wijk Tuindorp maak ik me grote zorgen over de voorgestelde aanleg van twee nieuwe tunnels onder het spoor die uitkomen op de Albrecht Thaerlaan. Hoewel ik het belang van het verbeteren van de mobiliteit in Overvecht begrijp, vrees ik dat deze tunnels ernstige gevolgen zullen hebben voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze wijk, met name voor de kinderen die hier opgroeien. Ten eerste ben ik bezorgd over de toename van het fietsverkeer door de eerder rustige straten van Tuindorp als gevolg van deze tunnels. Het is bekend dat een toename van verkeer leidt tot een groter risico op ongelukken, vooral in gebieden waar kinderen op straat spelen. De toevoeging van nieuwe fiets-/wandelroutes, dus ook snelle fatbikes en e-bikes zal onvermijdelijk leiden tot meer verkeersdrukte en een verhoogd risico op ongelukken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vrees ik dat de aanleg van deze tunnels mogelijkheden biedt voor hangjongeren om zich te verzamelen en dat dit kan leiden tot onveilige situaties in de buurt van de tunnels. Het is een bekend fenomeen dat gebieden rond tunnels en onderdoorgangen aantrekkelijk worden voor hangjongeren, wat kan leiden tot overlast en criminaliteit. Het toevoegen van twee extra ingangen naar onze wijk vergroot het risico op dit soort problemen. Daarnaast maak ik me zorgen over de mogelijkheid van toegenomen inbraken en diefstal als gevolg van de twee extra vluchtroutes die door deze tunnels worden gecreëerd. Het is een triest feit dat criminaliteit vaak toeneemt in gebieden waar meer mogelijkheden voor vlucht- en ontsnappingsroutes worden gecreëerd. Het toevoegen van deze tunnels kan die trend versterken. Wanneer we naar de plattegrond kijken en de twee extra routes die door de tunnels worden gecreëerd analyseren, wordt duidelijk dat voornamelijk de omgeving van de Wolga- en Dounadreef boven ons hiervan zal profiteren, zij het minimaal. Dit komt doordat de bestemmingen voor dit gebied, zoals Hoog Catharijne, sneller bereikbaar zijn via de Meester Tripkade en Adelaarsstraat. Voor Tuindorp en de omliggende gebieden zoals Noorderpark Ruighoek, Fort Kapel en Winkelcentrum Overvecht zal er minimaal tot geen verkorting van de reistijd zijn, of zelfs een langere reistijd. Dit komt mede doordat Tuindorp een ingewikkeld wegennet heeft, met veel eenrichtingsverkeer en smalle straatjes. In deze wijk kan het verkeer al lastig zijn, waarbij auto's vaak moeten wachten op tegenliggend fiets verkeer, spelende kinderen of wandelaars omdat de stoep vaak gebruikt wordt als parkeer plek. Dit betekent dat zodra je op de fiets stapt of gaat wandelen in Tuindorp, je eigenlijk je rechtstreeks naar de Eykmanlaan of de Meester Tripkade gaat. Dit roept de vraag op waarom er extra ingangen boven in de wijk moeten worden gecreëerd, aangezien de nieuw onstaande routes niet de reistijd verkorten. En alleen extra verkeer door de straten Als we alle mogelijke bestemmingen in overweging nemen, is het belangrijk om te benadrukken dat Tuindorp zelf en de omgeving van de Wolga- en Dounadreef nauwelijks gebruik zullen maken van de twee nieuwe tunnels,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tenzij hun bestemming binnen deze wijken zelf ligt. Met deze overwegingen in gedachten, zie ik alleen maar zorgen voor de wijk Tuindorp, met betrekking tot de verkeersveiligheid voor spelende kinderen, het creëren van extra vluchtroutes en de zorgen rondom toename van inbraken en diefstallen. Gezien deze redenen, in combinatie met de aanzienlijke kosten voor het realiseren van de twee tunnels, zie ik geen voordelen. Ik roep de gemeente op om deze zorgen serieus te nemen en om te bekijken dat het wellicht beter is dat deze twee tunnels verwijderen uit het plan een betere optie zou zijn. Het kan immers niet de bedoeling van de gemeente zijn dat dat de belangen van de bewoners, met name de veiligheid van onze kinderen, en leefbaarheid en veiligheid tegen criminaliteit van Tuindorp worden meegewogen in de besluitvorming over dit project.	
118	Waarom kan ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 nu al de prullenbak in? Alle huizen die hiervoor plaats moeten maken voor flats kunnen niet meer van stroom worden voorzien omdat ze onder nieuwbouw komen te vallen. Hiervoor moet eerst een nieuwe stroomverdeelstation geplaatst worden van +_ 4 voetbalvelden groot, dus waar word deze dan gerealiseerd? Dan moeten alle kabels in de grond nog vervangen worden door dikkere kabels. Watervoorziening is ook niet voldoende om al deze nieuwe gebouwen van wateraansluiting te voldoen, en zal dus ook eerst opgelost moeten worden. Anders heb je na 2040 hele mooie flats staan zonder stroom en wateraansluiting. Parkeerplaatsen worden minder auto’s komen dan in parkeergarages rond het centrum te staan op +_15 min lopen, Hierbij is ook niet gedacht aan personen met cruciale functies die hun auto nodig hebben. Vanaf 2030 is de bedoeling dat iedereen een Electriche auto heeft of aanschaft. Deze auto’s mogen niet in een parkeergarage geparkeerd worden uit veiligheidsoverwegingen omdat bij in brandvliegen van deze auto,s de brandweer deze auto’s niet in een dompelbak kan hijsen, deze auto’s kunnen tot wel 3 weken blijven branden.	We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar parkeergarages rond het centrum op 15 minuten lopen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de e Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We willen inderdaad dat er zoveel mogelijk schoon vervoer rijdt in de stad, zodat de luchtwaliteit in orde blijft. In parkeergarages mogen elektrische auto's gewoon geparkeerd worden. Parkeergarages worden ingericht/gebouwd conform de daarvoor geldende eisen vanuit onder andere de brandweer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen. Op de Ivoordreef wordt nog niet gebouwd omdat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning nog niet onherroepelijk zijn. De eigenaar staat in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wijken krijgen maar 1 in en uitgang dit brengt de veiligheid van mensen in gevaar bij calamiteiten waardoor hulpdiensten in de file komen te staan zie ook voorbeeld Marnixlaan , Tevens op de ivoordreef staat al jaren een stuk terrein braak niemand wil daar bouwen. Op de Maria van Hongarije dreef zijn een paar jaar geleden grote flats gesloopt om daar eengezinswoningen te plaatsen. Waarom zijn daar dan geen flats voor teruggeplaatst? Als we zouden moeten verhuizen moeten wij dus een duurdere hypotheek afsluiten waardoor we dus meer schulden opbouwen, maar deze krijgen we niet meer vanwege de leeftijd. Pensioenleeftijd of nadering hiervan. Tussenwoningen in Utrecht zitten nu al tussen de 8 en 9 ton in. En om 5 ton bij te lenen voor je nieuwe hypotheek moet je al minimaal 70 duizend euro per jaar verdienen. Bij vrijwillige of onteigening verkoop van je huis kom je dus automatisch in de vrije huursector terecht waar je dus 1500 tot 2000 euro per maand mag ophoesten omdat je dan meer dan 40 duizend euro op de bank hebt staan. Na aftrek andere verplichte rekeningen hou je nog geen droog snee brood over om te eten, dit alleen omdat je je hele leven hard gewerkt hebt om iets leuks te kunnen doen na je pensioenleeftijd.	startblokken om te gaan starten met bouwen, maar moet wachten op een uitspraak van de rechter. Welke type woningen en in welk segmement per project precies worden teruggebouwd is een afweging per project. De kaders voor de wijk en per buurt staan in de omgevingsvisie. We kunnen uw individuele situatie niet beoordelen. De omgevingsvisie verplicht u niet om te verhuizen. Algemeen is het zo dat we in Utrecht veel waarde hechten aan betaalbaarheid. Juist omdat we zien dat de woningmarkt zo onder druk staat. Borging van betaalbaarheid ligt vast in actueel woonbeleid, niet in de omgevingsvisie.
119	Als eerste; stel ik voor dat mevr Lot van Hooijdonk van deze plannen worden afgehaald. Want zij heeft meer verkeerd, dan goeds gedaan voor de stad Utrecht. In grote lijnen kan ik me wel bevinden in de plannen, echter er zijn een aantal weg afsluitingen waar niet helemaal goed over is nagedacht wat de impact hiervan is. Er komt een grote concentratie woningen in en rondom Overvecht winkelcentrum, echter het openbaar vervoer is in deze plannen niet uitgedacht, zie ik. Bij deze plannen dienen de gebieden Industrieterrein Overvecht (autoboulevard) en het Gagelbos gebied erbij betrokken worden. Want, er moet ook nagedacht worden over woonmogelijkheden over de randweg NRU (gageldijk).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Verbetering van het openbaar vervoer maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de visie. Zie hiervoor het hoofdstuk Veilig en verbonden. We stellen voor om geen woningen te bouwen op het bedrijventerrein Overvecht, omdat hier juist ruimte gemaakt wordt voor uitbreiding van bedrijvigheid, die elders in de wijk geen plek kan krijgen vanwege hinder. Daarnaast is het beleid van de gemeente om zo min mogelijk groen op te offeren voor woningbouw. Een van de doelstellingen is om meer doorstroming op gang te brengen. Dit doen we door onder andere meer variatie in het woningaanbod toe te voegen. Hierdoor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu is het zo dat in dat gebied helemaal geen bebouwing of uitbereiding mogelijk is, terwijl hier een groot potentie is voor degene die tussen het groen willen wonen. Omsluiten van het Noorderpark is een goede uitbereiding met andere type woningen waarbij weer een doorstroming op gang gebracht kan worden. Doordat nu de woningmarkt zowat op slot is gezet is vindt er helemaal geen natuurlijke doorstroming (starters, doorstromers, gezinnen en ouderen). Dit is helemaal gestopt. Als er woningen worden gebouwd moet ook denken aan ruime "studios" van rond de 50-60 m2. Deze typen woningen zijn dan geschikt voor starters met (max 1 kind) en voor ouderen (gemixt wonen) Als hiermee begonnen wordt dan zal de woningmarkt in beweging komen. Ook doen de woningshos (wellicht samen met de Gemeente) niet haar best om de gesloopte woningen sneller weer terug te bouwen. Zoals de Ivoordreef, is gesloopt, en het ziet er naar uit dat het 10 jaar gaat duren dat hier nieuwe woningen komen. Slechtere organisatie dan dit is niet mogelijk, tenzij dit natuurlijk met opzet in de plannen zijn mee genomen. Ik ben een groot voorstander van een leefbaar Utrecht als grote stad met een dorps karakter. De deel van de inwoners mogen best geleerd worden dat binnen de stad Utrecht je je auto niet moet gebruiken, maar een fiets of OV hier een beste alternatief voor is. Dit mag door de gemeente Utrecht best (eventueel met campagnes) actief aangespoord worden. Je kan daarbij gewoon eerlijk zijn dat wij geen stad willen worden (vele voorbeelden) waarbij het verkeer dagelijks vast komt te staan. Het ov gebruik wordt ook niet aangemoedigd, want het is best duur om met de bus naar het centrum van Utrecht te gaan. Jongeren kunnen nog op de fiets doen, maar er zijn ook inwoners die dit niet kunnen. Er mag best een regeling komen dat bijvoorbeeld degene die geen auto op hun naam hebben staan, een korting van 75% kunnen krijgen voor het OV. Dan zult u ook zien dat een deel van de inwoners automatisch afstand van hun auto zullen doen. De hele grote inkomsten die Utrecht binnen harkt dat afkomstig is van de auto, worden helemaal (of bijna niets) aan de OV uitgegeven. Dit is een gemiste kans.	kunnen onder andere Overvechters doorstromen, waardoor bijvoorbeeld eengezinswoningen vrij komen. Vanuit de gemeente Utrecht en de provincie worden er ook al acties opgezet om het fiets- en OV gebruik te stimuleren, zie bijvoorbeeld https://ikfiets.nl. Daarmee proberen we zoveel mogelijk mensen op de fiets en in het OV te krijgen.

Nr.	Reactie	Antwoord
120	Het doel van de omgevingsvisie is het autogebruik verminderen en meer hoogwaardige OV toe te voegen. Tevens tracht de gemeente met deze omgevingsvisie de bereikbaarheid van alle bestemmingen te verbeteren en te minimaliseren naar 10 minuten waarbij verplaatsingen van bewoners tussen buurten wordt gestimuleerd. **Bestemmingen en logische verplaatsingen** Het is voor ons niet begrijpelijk waarom verplaatsingen van bewoners door buurten moet worden gestimuleerd. Tuindorp en Tuindorp oost zijn woonwijken met een rustige ligging en veel spelende kinderen op straat. Doorgaand verkeer door de buurt - ook als het gaat om fietsverkeer - is derhalve niet wenselijk en passend. In de omgevingsvisie Eykmanlaan geeft de gemeente juist expliciet aan dat Tuindorp en Tuindorp Oost horen tot de meest gewaardeerde woongebieden. Dit komt aldus de gemeente door de architectuur en (rustige) ligging van de buurt. De visie van de gemeente is om tuindorp te laten zoals het is. De voorgestelde wijzigingen door de gemeente in de omgevingsvisie Overvecht zijn daarmee strijdig. De wijk tuindorp heeft verschillende doorgaande routes. Doorgaand verkeer in de wijk beweegt zich via: Professor Leonard Fuchslaan, Professor Sjollemalaan, Professor JW Dieperinklaan, Meester Sickezlaan, Meester Tripkade, Schimmelpennicklaan, Linnaeslaan, Albrecht Thaerlaan, Professor van Bemmelenlaan, Professor Reinwardtlaan, Prof. Jordanlaan. Eventueel fietsend bestemmingsverkeer zou daarom uitsluitend door deze straten moeten worden geleid. Ik begrijp de wens van de gemeente om bestemmingen goed en snel bereikbaar te maken maar daarbij moet ook voldoende belang en aandacht wordt gegeven aan veiligheid en logische verbondenheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken welke bestemmingen relevant zijn voor bewoners van de buurten Overvecht en Tuindorp. Bestemmingen binnen Tuindorp- die wellicht ook toegankelijk moeten zijn voor bewoners buiten de buurt - zijn de verschillende basisscholen OBS Tuindorp, De Paulusschool en De Regenboogschool. Al jaren is algemeen bekend dat de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	scholen binnen Tuindorp vol zitten met voornamelijk kinderen uit de buurt. Tot op heden zijn er altijd nog wachtlijsten en volle klassen gevuld met kinderen uit de relevante postcode gebieden. Het is daarnaast niet de verwachting dat dit in de nabije toekomst zal veranderen. Derhalve is het niet logisch om deze scholen als realistische bestemmingen aan te merken. Tevens bevinden zich twee kerken in de buurt: de Tuindorpkerk en de Pauluskerk. In de wijk Overvecht zelf zijn reeds Katholieke en Protestantse kerken aanwezig. Het is derhalve wederom niet logisch om deze kerken aan te merken als realistische bestemming. Tevens bevindt zich aan de rand van de wijk: het Gerrit Rietveld College. Deze school is reeds zeer goed toegankelijk voor bewoners van Overvecht nu deze direct verbonden is met de wijk Overvecht via de Eykmanlaan, Darwindreef en zo verder de wijk in via de Vestadreef. Deze route volgt reeds het spoor aan de Overvecht zijde en daarom is het voor mij niet duidelijk waarom het noodzakelijk is dat een gelijke fietsroute wordt gecreëerd aan de andere zijde van het spoor midden door een woonwijk. Mocht die noodzaak er volgens de gemeente desalniettemin zijn dan zou de gemeente moeten streven deze fietsroute vanuit de wijk te richten op doorgaande wegen binnen de buurt in de richting van de relevante bestemmingen en niet midden in de wijk met een uitgang op specifieke rustige woonstraten zonder doorgaand verkeer bestemming (bijv. een tunnel ter hoogte van Pandoradreef, Vestadreef uitkomend op de Prof. dr. Magnuslaan welke straat rechtstreeks verbonden is met het rietveld college en reeds fungeert als een brede doorgaande straat binnen de buurt. Tot slot natuurlijk station Overvecht. Dit station is reeds vanuit en via de doorgaande routes binnen de wijk Overvecht toegankelijk. Voor de bewoners van de wijk Tuindorp is er mijn inziens geen noodzaak om de voorzieningen in Overvecht te bereiken anders dan winkelcentrum Overvecht. Deze is reeds zeer goed toegankelijk via de Meester Tripkade of Brailledreef en derhalve zijn daar geen aanvullende routes noodzakelijk. Ik zie daarnaast geen waarde om de toegankelijkheid voor overige nabije bestemmingen te vergroten voor bewoners uit Overvecht. Men heeft het dan bijvoorbeeld over Winkelcentrum de Gaard. Dit winkelcentrum heeft dezelfde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen (en zelfs minder) dan het winkelcentrum in Overvecht. Daarnaast lijkt de bereikbaarheid van gezondheidscentrum Eykmanlaan niet relevant voor Overvecht bewoners omdat deze voorzieningen reeds in de wijk aanwezig zijn. Hopelijk is het niet het doel van de gemeente om (fiets)verkeer door de wijk Tuindorp naar het centrum Utrecht te leiden. De snelste en meest logische en veilige route vanuit Overvecht naar het centrum van Utrecht is reeds aanwezig via de Meester Tripkade. **Veiligheid** Bij het ontwerpen van plannen moet de gemeente de belangen en woonomgeving van een ieder binnen de stad Utrecht in acht nemen. Bewoners van de wijk Tuindorp zijn voornamelijk gezinnen met (jonge) kinderen. De wijk heeft verschillende (brede en smalle) straten. Doorgaande staten zoals reeds genoemd zijn vaak tweerichting verkeer en de niet-doorgaande staten zijn vaak eenrichtingsverkeer. In de meeste gevallen kiezen bewoners er - door de parkeerdruk in de wijk - voor om aan beide zijde van de straat te parkeren. De stoep is op sommige plekken in straten verbreed maar over het algemeen is dit niet het geval. Indien de gemeente ervoor kiest om de fietstunnels zoals in de afbeelding weergeven zal het doorgaand (fiets)verkeer door de buurt toenemen. Het is niet uit te sluiten dat naast 'regulier' fietsverkeer ook veel elektrische fietsen, elektrische steppen, elektrische bakfietsen, fatbikes en scooter/snorverkeer door de tunnels zal gaan. De huidige planning van tunnels zal ertoe leiden dat dit (fiets)verkeer soms op hoge snelheid door de eenrichtingsstraat Prof. Hugo de Vrieslaan zal gaan. Deze straat is niet voorzien van een brede stoep, auto's parkeren aan weerszijden en er spelen en wonen vele (jonge) kinderen in de straat die tussen de auto's door de straat op schieten. Hierdoor wordt een zeer onveilige situatie gecreëerd. Hetgeen een onverantwoord risico geeft ten opzichte van de belangen die er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten. Logische en ook veiligere alternatieven zouden zijn om dit fietsverkeer via de Prof. Dr. Magnuslaan via de Prof. Reinwardtlaan/Prof. Jordanlaan de buurt uit te leiden. Of via een tunnel rondom Station Overvecht via de Albrecht Thaerlaan en Meester Tripkade of Van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bemmelenlaan naar de Prof. Reinwardtlaan. Dit zijn reeds brede doorgaande straten welke zijn ingericht op doorgaand (fiets)verkeer. **Overlast** Het is algemeen bekend dat tunnels leiden tot overlast. Dit kan overlast zijn in de vorm van hangjongeren of graffiti maar ook afval. Dit is reeds zichtbaar op de prof. Jordanlaan waar de schoolgaande jongeren zich dagelijks vanuit het Gerrit Rietveld College richting de Albert Heijn verplaatsen. In de Prof. Jordanlaan is zeer regelmatig overlast van jongeren die belletje lellen, containers omschoppen of die afval op de grond dumpen. Dit zal alleen maar meer en meer door de wijk toenemen als de routes vanuit de school ook door de wijk worden geleid. Tevens zijn er op dit moment al veel gevaarlijke situaties doordat middelbare scholieren met hoge snelheid op fatbikes door de Prof. Jordanlaan en Albrecht Thaerlaan razen. Mochten deze tunnels ook gebruikt worden door uitgaansverkeer dan leidt dit gegarandeerd tot geluidsoverlast. De doorgangen via tunnels onder het spoor naar de wijk Tuindorp zullen het woongenot en de rust binnen de wijk Tuindorp in ernstige mate verslechteren. Criminaliteit Binnen de wijk Tuindorp hebben wij in toenemende mate last van criminaliteit. De politie heeft hier enige tijd nog waarschuwingen uitgedaan om alert te zijn en aanvullende maatregelen te nemen. Ondanks de oplettendheid van buren is er vaak criminaliteit in de vorm van (fietsen)diefstal en auto- en woninginbraken. Op het moment dat de gemeente de voorgestelde fietsroutes creëert, geeft de gemeente dieven meer gelegenheid om de buurt gemakkelijk te verlaten via verschillende vluchtroutes. Mijn vrees is dat dit dus zal leiden tot een toename van de criminaliteit binnen de wijk Tuindorp. **Alternatief** Ik ben van mening dat de Meester Tripkade en de Eykmanlaan reeds afdoende zorgen voor bereikbaarheid voor bewoners van Overvecht van bestemmingen binnen de wijk Tuindorp en vice versa. Mocht de gemeente van mening zijn dat het belangrijk is dat bestemmingen in de wijk Tuindorp beter bereikbaar zijn dan zie ik een alternatief bij een onder (of overgang) bij het station Overvecht waardoor het verkeer via de Albrecht Thaerlaan naar de Meester Tripkade of	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eykmanlaan kan worden geleid en bij bestemmingen binnen de buurt gemakkelijk gebruik kan maken van de Linnaeuslaan en de Van Bemmelenlaan. Geen enkel belang of noodzaak zie ik voor het creëren van een doorgaande (fiets)route door de Prof. Hugo de Vrieslaan. Hopelijk is dit schrijven afdoende duidelijk en geeft het argumentatie voor de gemeente om haar plannen nader te wijzigen. De veiligheid van de kinderen in onze buurt staat voorop. Ik vraag de gemeente daarom ook vanuit dit oogpunt haar plannen te wijzigen. Mocht het noodzakelijk zijn dat ik deze zienswijze mondeling toelicht dan ben ik daartoe uiteraard bereid.	
121	Afsluiten van de toegangswegen kan een enorm probleem geven als er bij de vechtsebanen waar ammoniak gebruikt wordt een calamiteit ontstaat, als dat gebeurt kan je niet genoeg vluchtwegen hebben. En de verkeersveiligheid terugbrengen in Overvecht doe je mij inziens niet door wegen versmallen en afsluiten, maar door camera's en flitspalen en lik op stuk beleid. Opvoeden noemen wij dat.	Wij richten het mobiliteitssysteem van Utrecht niet in op dit soort calamiteiten, waarbij u er vanuit gaat dat iedereen tegelijk met de auto moet. De toegankelijkheid van de wijk voor nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking en invoer van maatregelen. Handhaving is een belangrijk onderdeel bij de aanpak van verkeersonveiligheid, maar slechts beperkt en zeker niet altijd/permanent beschikbaar. Met de herinrichting van straten zetten we in op duurzaam veilige situaties.
122	Een prachtige visie. Het is een eerste stap om het autogebruik te verminderen, het groen te behouden en tegelijkertijd het woningaanbod te vergroten. Heel fijn! Natuurlijk levert het nieuwe verkeersplan, ook voor mij, de nodige aanpassingen in mijn gedrag op maar dat doe ik graag want ik zie dat het totale plaatje van de wijk verbetert. En vooral: de verkeersveiligheid! Ik zou als advies mee willen geven dat de verschillende hulporganisaties oplossingen gaan zoeken met de mensen voor wie de plannen echt problemen opleveren. Individueel en op maat. Ik heb gemerkt tijdens de participatiebijeenkomsten dat mensen erg hangen aan het hebben van een eigen auto. Het is niet voor iedereen eenvoudig om alternatieven hiervoor op een rij te zetten. Om de acceptatie van de visie en de daaruit voorvloeiende plannen te vergroten en versnellen, is het aanbieden van ondersteuning hierbij noodzakelijk.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie en advies. Wat betreft uw advies: de omgevingsvisie gaat vooral over de ruimtelijke inrichting/maatregelen. U heeft gelijk dat mensen soms hulp nodig hebben bij de mobiliteitstransitie. Deze gewenste verandering gaat ook niet van de ene op de andere dag. Vanuit verschillende projecten/programma's en samen met andere partijen werken we hier ook aan, maar dit is geen onderdeel van de omgevingsvisie.
123	Na zorgvuldige bestudering van de voorgestelde plannen van de gemeente voor de herontwikkeling van de wijk Overvecht tot het jaar 2040, voel ik de noodzaak om enkele opmerkingen te uiten, die ik graag via deze e-mail wil delen. Hoewel ik deelgenomen heb aan een enquête, merk ik op dat mijn	Wat betreft uw mening en die van medebewoners kunt u meer lezen in het participatieverslag. De inbreng uit bijeenkomsten, enquêtes, etc is meegenomen bij het opstellen van de omgevingsvisie. Wat betreft onderbouwing en onderzoek

Nr.	Reactie	Antwoord
	antwoorden en opmerkingen niet weerspiegeld worden in deze plannen. Ik betwijfel ten zeerste of ik de enige ben die deze zorgen deelt, gezien mijn gesprekken met medebewoners. Het voorgestelde plan om woningen en werkruimtes toe te voegen aan de wijk, evenals het verminderen van autoverkeer en hoofdwegen, lijkt gebaseerd te zijn op een visie waarbij mensen voornamelijk gestimuleerd worden om gebruik te maken van openbaar vervoer, fietsen of lopen. Deze benadering lijkt echter eerder vanuit een theoretisch oogpunt dan vanuit de concrete behoeften van de wijkbewoners te zijn ontwikkeld. Overvecht beschikt reeds over voldoende veilige fietspaden, waarover de consensus onder bewoners duidelijk is. Het tekort aan parkeergelegenheid in Overvecht is momenteel al een punt van zorg. Desondanks blijft de gemeente vasthouden aan het verminderen van parkeerfaciliteiten, zonder voldoende betrokkenheid van de bewoners bij dit besluitvormingsproces. Ik ben tevens bezorgd over het gebrek aan gedegen onderzoeksresultaten die de haalbaarheid en impact van de voorgestelde plannen aantonen, alsook over de bereidheid van bewoners om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fietsen. Ook ontbreekt informatie over de huidige bezettingsgraad van het openbaar vervoer en of dit de voorgestelde veranderingen kan ondersteunen. Het recente voorbeeld van "Overvecht van het gas af" illustreert het belang van nauwkeurige planning en realistische uitvoering van dergelijke initiatieven. Wellicht verdient het prioriteit om eerst de veiligheid in de wijk aan te pakken, aangezien dit aspect momenteel niet voldoende aandacht lijkt te krijgen in de plannen, wat buiten de scope van het project valt. Naar mijn mening is een heroverweging van het plan noodzakelijk, gezien de mogelijke negatieve gevolgen die anders kunnen optreden.	met betrekking tot de verschillende maatregelen verwijzen we u naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
124	Ik ben betrokken geweest als visiedenker bij de omgevingsvisie Overvecht. Ik denk dat het een mooie visie is geworden waar veel inwoners blij van worden. Dus complimenten daarvoor. Één punt waar ik wel over val is de basis en hoofdopgave voor deze visie, namelijk dat er 5000 woningen en 3000 werkplekken bij móeten. In mijn mening móet dat helemaal niet en moeten we dat vooral niet willen. En zou het dwingende karakter van deze alomvattende opgave van de visie af moeten. Ik heb hiervoor een aantal redenen: 1) Lange-termijn ontwikkeling van de zeespiegelstijging en het klimaat in zijn geheel. We weten allemaal dat de zeespiegel stijgt en dat de stijging telkens harder gaat dan we even daarvoor aannamen. Hierdoor is het zeer onwenselijk en dom om laag Nederland telkens voller te bouwen en onze kleinkleinkinderen op te zadelen met steeds grotere problemen. Ook al duurt het wellicht nog 100 of 200 jaar, ooit zal laag Nederland verlaten moeten worden. Dit kost alleen maar meer moeite als we daar nu al niet op inspelen. 2) het sociaal en gezond welbevinden in een steeds drukkere omgeving gaat achteruit. Door de grote aantallen woningen en met name de bewoners daarin wordt Utrecht alsmaar drukker. Ook al is het positief dat wordt ingezet op meer vervoer met fiets, lopend en OV, zal het totale verkeer toch toenemen, met stijgende overlast qua geluid, fijnstof en onveiligheid tot gevolg. De gemiddelde Overvechter is moeilijk uit de auto te krijgen en heeft ook vaak maling aan regels of snelheidslimieten 😉. Daar komt bij dat het buurtgevoel steeds minder wordt wanneer er veel hoogbouw is en dat zal met deze visie alleen maar toenemen, in een wijk waar toch al weinig sociale cohesie is. 3) de Randstad is al bovengemiddeld dicht bebouwd. Dat zouden we niet moeten gaan versterken, maar meer spreiden. Drenthe, Overijssel, Limburg zijn hoger liggende provincies met een stuk minder inwoners, dus zorg dat daar bijgebouwd wordt. Of zet in en maak beleid op een bevolkingsafname in plaats van een toename te willen faciliteren.	Wij kunnen ons voorstellen dat u zich zorgen maakt over wat het toevoegen van meer woningen betekent voor de wijk Overvecht. Het klopt inderdaad dat het in sommige gebieden drukker zal worden. In de omgevingsvisie Overvecht hebben we daarom ook gekeken naar hoe we de openbare ruimte zo prettig mogelijk kunnen inrichten, zodat er voor de nieuwe en bestaande bewoners van Overvecht voldoende ruimte is om zich door de buurt te bewegen, te ontspannen, elkaar te ontmoeten, te sporten en bewegen en door het groen te wandelen. We proberen een goede balans te vinden tussen enerzijds verdichten, en anderzijds ook voldoende rustige plekken in de wijk te behouden. Door de auto minder ruimte te geven, door wegen te versmallen en knips te maken in de verkeersstructuur, kunnen we de openbare ruimte prettiger inrichten: groener, en met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en minder luchtvervuiling. Hierdoor komen mensen ook meer met elkaar in contact, en is er meer levendigheid op straat. Hiermee willen we ook bereiken dat mensen zich prettiger en veiliger voelen op straat, en bijdragen aan het buurtgevoel.
125	Ik woon met veel plezier in Overvecht, het is echt een fijne wijk om te wonen. Als ik Overvecht in fiets heb ik echt een gevoel van thuiskomen. Er is echter slechts één ding dat me echt tegenstaat van deze verder mooie wijk: de vele auto's.	Dank voor uw positieve reactie op de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik de balkondeur openzet hoor ik voortdurend autogeraas (ik woon ter hoogte van Theemsdreef). Ik zit daarom ook eigenlijk altijd met noise-cancelling oortjes op het balkon. Ik voel me ook regelmatig onveilig als fietser vanwege de vele hardrijders. Ik wandel graag door het groen van Overvecht, maar ook daar voel ik me opgejaagd door alle auto's. Oversteken bij de wandeling is elke keer een uitdaging en het is me al regelmatig overkomen dat ik bijna ben aangereden doordat een auto veel harder rijdt dan toegestaan, soms zelfs vliegend over een (lage) drempel. Het fietspad langs de busbaan van Shopping Center Overvecht aan de Zamenhofdreef is dan echt een verademing, eindelijk is dat geraas wat verderop en daar kan ik wel fijn oversteken. Ik vind het daarom echt een heel goed plan om het autoverkeer terug te dringen en hoop van harte dat dit gaat lukken. Dat zou Overvecht echt een veel fijnere wijk maken. Nu zag ik dat er een protest was georganiseerd om het autoverkeer mogelijk te houden. Ik ben het daar echt hartgrondig mee oneens. Volgens mij moeten mensen wennen aan het idee wat vaker de fiets pakken in plaats van met de auto naar de winkels. Dat vergt aanpassingskracht, maar daar komen ze heus wel overheen. In 2040 kijken we er dan met verbazing op terug dat er zoveel ruimte was voor de auto in Overvecht. Wellicht kent u de beelden van de prachtige Vismarkt in Groningen die in de jaren 70 als parkeerplek diende. Of recenter en dichter bij huis: de autoweg bij Hoog Catharijne. Het autocentrische stadsbeeld is hopeloos ouderwets. Tijd voor Overvecht om mee te veranderen!	
126	Deze plannen zijn helemaal top. Ik zou niet luisteren naar de verwende groep mensen die nooit in hun leven hebben gefietst in Overvecht. Dankjewel gemeente Utrecht!	Dank voor uw positieve reactie.
127	N.a.v. het ontwerpplan en mijn bezoek aan een informatieavond in Overvecht wil ik op een bepaald onderdeel van dit plan reageren. Het gaat met name om het onderdeel: Verbinding van de wijk Overvecht met de wijk Tuindorp middels 2 nieuw aan te leggen fiets/wandeltunnels onder het spoor.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijns inziens zijn deze fiets/wandeltunnels volstrekt overbodig/nutteloos en is er sprake van onnodige geldverspilling wat voor veel andere nuttige zaken gebruikt zou kunnen worden. Tevens zal er een zeer verkeersonveilige situatie ontstaan op de Albrecht Thaerlaan. Ik ben hier dus volstrekt op tegen. Argumentatie: 1: Ik woon al meer dan 40 jaar in Tuindorp, wandel en fiets wekelijks meerdere keren naar Overvecht, Arnodreef, Overkapel of Winkelcentrum Overvecht voor boodschappen, sporten of om naar zwembad de Kwakel te gaan. Ik woon op de Prof. Dr. Magnuslaan, het verlengde van de Albrecht Thaerlaan en maak altijd gebruik van de mogelijkheid via de Tripkade te fietsen of wandelen of via de spoorwegovergang Eykmanlaan/Darwindreef. Dit volstaat volledig en leidt niet of nauwelijks tot 'om moeten lopen of fietsen'. (reken uit met Googlemaps) Dus voor wie zal dit een verbetering betekenen?? 2: Op de infoavond werd gerefereerd aan 'gezelligheid en verbinding voor mensen uit Overvecht om in de wijk Tuindorp te wandelen" In de wijk Tuindorp zijn geen algemene voorzieningen zoals winkel, bibliotheek, café of buurthuis. Waar moeten mensen dan heen wandelen en hoe tref je elkaar?? Ik heb gevraagd aan mensen van Overvecht tijdens de infoavond wat zij ervan vonden: Niemand zag de meerwaarde van een wandel/fietstunnel in om in een andere wijk te gaan wandelen, waar niets te beleven is. Wil iemand dat toch graag doen, dan kan hij/zij gemakkelijk 500 meter omlopen om via de spoorweg over te steken, want het is bedoeld als 'ommetje". De algemene voorzieningen die er wel zijn in Tuindorp, zijn speeltuin De Pan, en het Rietveld College. Deze voorzieningen zijn prima via de fietspaden en wandelpad bij de spoorwegovergang en onderdoorgang te bereiken zonder in een wirwar van kleine straatjes te belanden wat alleen maar onhandig is en verkeersonveiligheid met zich meebrengt. In Speeltuin de Pan ontmoeten mensen uit Overvecht en Tuindorp elkaar en voorziet dit ook in iets gemeenschappelijks. Dit gebeurt niet door 's avonds in een stille wijk te gaan dwalen. Een andere speelvoorziening is het Lubroveldje, dat zeer druk gebruikt wordt en soms overvol is, maar goed bereikbaar via de Tripkade of Kardinaal de Jongweg. Mij lijkt dat het voor alle jongeren fijn is om	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de eigen wijk een speelveld, voetbalplek, tafeltennistafel, bankjes etc te hebben. Ik fietste door de wijk Overvecht en zag wat mannen en jongens op de stenen van winkelcentrum Overvecht staan voetballen.Waar is hun voetbal-speelveldje? Het geld zou beter gestoken kunnen worden in gezellige ontmoetingsplekken zoals voetbal/tafeltennis/kinderspeeltuin met bankjes zodat men elkaar (zowel volwassenen met kleine kinderen als jongeren) kan treffen op een positieve manier, dan in een zinloze wandel/fietstunnel. Ik woonde er al toen de auto-onderdoorgang (De Tripkade) gemaakt werd. Een enorme operatie, waarbij heel veel water weggepompt moest worden wat het budget enorm liet overschrijden. Gaat nu hetzelfde gebeuren met de aanleg van deze fietstunnels, die geen enkele meerwaarde lijken te hebben?? 3. Veiligheid/onveiligheid. De Albrecht Thaerlaan, met in het verlengde de Prof. Dr Magnuslaan, waar de wandel/fietstunnels op uit zouden moeten komen, zijn beiden smal en worden met name 's ochtends en aan het eind van de dag zeer druk gebruikt door fietsers, automobilisten en wandelaars voor woon-werkverkeer en het naar school brengen/halen of zelf naar school gaan. Dit levert momenteel al vaak verkeersonveilige situaties op. Uitgeprobeerd wordt nu al dat de mensen in deze straten in de ochtend en eind van de dag niet mogen auto rijden, vanwege het veiliger brengen/halen van de schoolkinderen. De uitrit van de Kastanjehof op de Prof. Dr. Magnuslaan heeft al voor verschillende ernstige 'fietsongelukken' gezorgd. Er gaat zeker nog meer verkeersonveiligheid ontstaan wanneer er 2 fiets/wandeltunnels op de Thaerlaan gaan uitkomen, waardoor onoverzichtelijke situaties gaan ontstaan. De schoolgaande jeugd van het Rietveldcollege rijdt voor een deel op scootertjes, e- bikes en Fat bikes, naast een groot deel gewone fietsen. Ontzettend gevaarlijk wanneer deze uit een tunnel op de drukgebruikte Albrecht Thaerlaan gaan uitkomen. Tegelijkertijd onzinnig, omdat deze schoolkinderen momenteel prima over de spoorwegovergang middels een fietspad, direct op het Rietveldcollege aanrijden, zonder door een woonwijk te hoeven 'kriskrassen'.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot zover mijn onderbouwing om geen geldverslindende, dure extra fietstunnels, naast de reeds bestaande goede mogelijkheden om Overvecht en Tuindorp met elkaar te verbinden, aan te gaan leggen.	
128	Inzake bovenvermeld onderwerp heb ik 25 april jl. de inloopbijeenkomst bezocht. Het was een drukbezochte bijeenkomst met nogal wat ongeruste omwonenden. Zelf ben ik één van de bewoners van de La Bohèmedreef en ben uiteraard bevooroordeeld. Bij uw wijkbericht was een kaart afgedrukt met daarop ingetekend een HOV-route deels over de La Bohèmedreef. Ik kan mij niet voorstellen, dat wanneer men de situatie ter plekke heeft aanschouwd men tot een besluit komt om juist daar een HOV-route te plannen. De La Bohèmedreef is een vrij smalle straat waar 2 elkaar tegemoetkomende auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Aan de ene zijde bevindt zich een rij van 12 woningen en aan de andere zijde is een park met een Johan Cruijff court, een basketbalveld, een kinderspeelplaats met een spartelvijver en bij een vorstperiode een ijsbaan mogelijk gemaakt door de ijsclub Berezina. Zeker bij mooi weer is het een drukte van belang met mensen, die een plekje in het park prefereren boven het balkon van hun flatwoning terwijl hun kinderen hun vertier zoeken in de spartelvijver. Het is een gegeven, dat water op kinderen een onweerstaanbare aantrekkingskracht heeft en ik zie dan ook vanuit mijn woning dat de kinderen enthousiast de auto uitspringen en de straat al oversteken terwijl hun ouders de auto nog moeten verlaten. Tot op heden gaat het nog steeds goed, temeer de La Bohèmedreef geen drukke doorgaande weg is, maar door uw plannen worden daar levensgevaarlijke situaties gecreëerd welke verre van wenselijk zijn. Ik hoop dan ook, dat mijn argumentatie er mede toe kan bijdragen tot een wijziging van uw plannen.	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. 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.
129	De plannen voor Overvecht zien er mooi uit. Ik ben blij om te zien dat er veel ruimte is voor groen en voor de fiets. Ik zie het autogebruik in de wijk graag afnemen (vanwege veiligheid, geluid en luchtkwaliteit) en ben blij dat de omgevingsvisie Overvecht die kant op stuurt. Bewoners hechten aan hun auto, dus er komen vast negatieve of defensieve reacties. Laat je niet ontmoedigen. De plannen zien er mooi uit en er zijn ook	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel mensen zoals ik die het juist prettig vinden om in een wijk te leven met meer groen en minder asfalt. En hopelijk reageren er ook een paar om dit aan jullie te laten weten :) Dus goed bezig! Hopelijk worden veel van de plannen (snel) gerealiseerd!	
130	Gebruiker van "Grootwinkelcentrum Overvecht" Ik maak 2x in de week gebruik van het centrum, helaas heb ik een TIA gehad = gedeeltelijk uitval van mijn van evenwicht eveneens gedeeltelijk uitval van mijn rechterbeen vanwege een 2x een TIA Helaas is het bijna dagelijks vol met geparkeerde auto's Mijn persoonlijke omstandigheden zijn niet van toepassing op anderen ECHTER er wordt vaak door vele uit andere wijken/steden/dorpen ruim en veelvuldig ingekocht door gezinnen METEN IS WETEN MET NAME VOOR BESTUURDERS Hoeveel parkeerplaatsen zijn er MOMENTEEL bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 1 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland in de nieuwe visie bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 2 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland voor vergunninghouders ? 3 Hoeveel betaalde parkeerplaatsen zijn er ingepland ?	Het parkeren bij het Grootwinkelcentrum Overvecht wordt in het kader van het Toekomstplan Overvecht Centrum uitgewerkt. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/folders/overvecht.
131	Met name maak ik me zorgen over de impact van de specifieke hoogstedelijke bebouwing met hoogbouw van 70 meter rondom station Overvecht op de lichtvervuiling en het karakter van de zowel dit deel van Overvecht als de wijk Tuindorp Lichtvervuiling: De voorgestelde hoogbouw kan leiden tot aanzienlijke lichtvervuiling in de omgeving. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van de bewoners. Ik verzoek u om rekening te	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Eventuele lichtvervuiling in een stedelijke omgeving is daarin geen standaard aandachtspunt. In het

Nr.	Reactie	Antwoord
	houden met de effecten van verlichting op de nachtelijke hemel en om passende maatregelen te nemen om lichtvervuiling te minimaliseren. Karakter van de wijk: Tuindorp heeft een uniek karakter met laagbouw, gericht op gezinnen en met groene ruimtes. De voorgestelde hoogbouw van 70 meter hoog is een verdubbeling (zover ik kan zien) van de huidige bebouwing, die al hoog is). En staat haaks op dit karakter en kan afbreuk doen aan de identiteit van onze wijk. Ik pleit ervoor om het historische en culturele karakter van Tuindorp te behouden en te versterken. Het lijkt mij daarom logisch om opbouw van hoogtes logischer op te bouwen en niet zo'n groot contrast zo dicht/direct naast eensgezins woningen te plaatsen. Ik maak me tenslotte ook zorgen over de minimale aandacht aan dit onderwerp in de visie, en vraag me af of mensen dit voldoende hebben gezien en realiseren wat dit betekent. Daarnaast weet ik dat er verschillende zorgen zijn mbt de tunnels. Ik begrijp dat de verbinding geoptimaliseerd moet worden, maar vraag wel voldoende aandacht voor veiligheid. Tenslotte wil ik aangeven dat ik de omgevingsvisie er op grote lijnen goed uit vind zien en hoop dat het tot mooie verbeteringen gaat leiden. Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen bij het vaststellen van de definitieve plannen. Laten we samen streven naar een duurzame en leefbare woonomgeving voor alle bewoners van Overvecht, maar ook voor het behoud van de mooie kenmerken van de wijk Tuindorp.	stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Ingeval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing.
132	• Ik vind het belangrijk dat er geen parken en bomen worden verwijderd. Er wordt aangegeven dat het plan "groen in de wijk zoveel mogelijk wil behouden en versterken." Toch lees ik ook, "nieuwe bebouwing effect kan hebben op groenstructuur." Het is mij niet duidelijk op welke schaal groen in dit geval zou moeten wijken voor nieuwe bebouwing in het plan. Hier zou de gemeente iets duidelijker over kunnen zijn. Gaat het om 1 boom of om een hele rij? • Al hoewel ik altijd voor betere OV verbindingen en betere fietsroutes ben, vind ik niet dat dit perse ten koste hoeft te gaan van de doorstroming met	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben

Nr.	Reactie	Antwoord
	de auto. Ik ben er op tegen dat sommige wegen volledig afgesloten worden voor auto's. Dit zal vermoedelijk zorgen voor extra drukte op de Einsteindreef, Henry Dunantplein en de Albert Schweitzerdreef / Karl Marxdreef / Ringweg richting de A2 en A27. Deze wegen staan al vaak vast. Ook ervaar ik nu al geluidsoverlast van de Einsteindreef. Ik vrees dat door de plannen de overlast zal toenemen. Graag zou ik zien dat alternatieve routes naar de snelwegen alsnog mogelijk blijven, misschien met meer drempels of lagere maximum snelheden als dit nodig blijkt. Het lijkt mij beter om het gebruik van OV en Fiets te stimuleren door te belonen in plaats van het afstraffen van het kiezen voor de auto. De overgang zou met deze plannen te hard gaan voor de wijk Overvecht is mijn mening. • Ik ben er op tegen dat er parkeerplekken verdwijnen en mensen mogelijk verder van huis zullen moeten parkeren. Dit zou voor bewoners veel ongemak kunnen betekenen. • Ook zou ik graag zien dat de nadruk wordt gelegd op bouw van Sociale Huur en Middensegment, in plaats van een gelijk aantal sociale huurwoningen als voorheen en 50% vrije huur. Dit om ervoor te zorgen dat mensen uit de wijk ook de kans hebben om in de wijk te blijven wonen inplaats van grootschalige "gentrificatie". - Verder ben ik er sterk op tegen dat er mogelijk een school voor Voortgezet Onderwijs zal komen aan de Grote Trekdreef. Dit zal vermoedelijk voor veel overlast (geluid, drukte, afval) zorgen voor bewoners in deze compacte buurt (gebied Oranjerivierdreef, Pretoriadreef, Zambesidreef) die nu bijzonder is doordat het juist groen en rustig is ondanks de vele bewoners.	op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Bomen worden bij kap altijd gecompenseerd volgens de gemeentelijke richtlijnen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Binnen de sociale huur is het mogelijk om middels buurtvoorrang Overvechters voorrang te geven bij het toewijzen van een sociale huurwoning. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.
133	Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierin is in deel A aangegeven dat er plannen zijn voor twee nieuwe fietstunnels, ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan in Tuindorp en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het is mij volstrekt onduidelijk wat de noodzaak van dergelijke nieuwe	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbindingen is, ook bij toename van het aantal woningen/bewoners in Overvecht in de toekomst. De beoogde verbindingen betreffen namelijk geen doorgaande route, en om nieuwe doorgaande routes dwars door een woonwijk waar veel jonge kinderen wonen te realiseren, is zeer onwenselijk om voor de hand liggende redenen. In deel B zou de onderbouwing moeten staan, maar het enige dat ik hierover lees is het volgende op p. 11: “...voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het network toe te voegen” Echter, nergens wordt onderbouwt waarom dit ontbrekende schakels zouden zijn. In deel A staat nog op p. 25: “De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen.” Die barrierewerking van het spoor is echter niet ontstaan door het ontbreken van verbindingen onder/over het spoor, maar door de verschillen in de wijken en de bewoners. Die barriere los je niet op door lukraak nieuwe tunnels/bruggen te bouwen. Kortom, er wordt geen onderbouwing gegeven van de nieuwe verbindingen. Er wordt ook niet aangegeven dat de huidige fietsverbindingen onder het spoor, via Brailledreef, Meester Tripkade en Darwindreef, onvoldoende zijn voor nu en in de toekomst. Ik ga als bewoner van Tuindorp zeer geregeld met de fiets naar voorzieningen in Overvecht (bijv. Steck, station of squashcentrum), en ik ervaar geen enkele belemmering om daar met de fiets te komen via de huidige routes. Ik vraag u daarom met klem het plan met de nieuwe fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal resulteren in ofwel:	en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tunnels die niet gebruikt worden, met een hoop overlast voor omwonenden bij de bouw en verspilling van publieke middelen; Tunnels die wel gebruikt worden, maar niet door de beoogde doelgroep (forenzen), maar alleen door overlastgevers (fatbikes, scooters), die ook nog eens voor onveilige situaties zorgen.	
134	Hoewel u vast al de negatieve geluiden en tegenpetities ter ore zijn gekomen over de Omgevingsvisie voor Overvecht, zou ik hierbij graag een positieve reactie laten horen om te laten zien dat niet alle inwoners van Overvecht tegen de Omgevingsvisie zijn. Ik wil u complimenteren met de prachtige ideeën die u voor Overvecht hebt uitgewerkt en ik zie hierin dat u ook goed over de praktische uitwerking hiervan hebt nagedacht. Met meer groen, minder auto, stadsboulevards etc. denk ik dat Overvecht een nog mooiere plek gaat worden en dat dit ook de luchtkwaliteit en het milieu ten goede zal komen. De tegenstanders zullen waarschijnlijk o.a. automobilisten zijn die de Brailledreef vlakbij mijn huis nu een prachtige racebaan vinden en vrezen dat dit hun straks wordt afgepakt, maar des te meer reden om het plan wel door te zetten zodat Overvecht naast mooier en groener ook een veiliger plek wordt.	Dank voor uw positieve reactie.
135	Hierbij wil ik laten weten het niet eens te zijn dat de carnegiedreef autovrij wordt. Dit is een belangrijke route om van de woonbuurten naar de ringweg te komen. Maar ook naar zuilen. Deze route afsluiten zorgt voor veel meer verkeer op de enige andere route die dan overblijft om de wijk uit te komen. En dit wordt alleen maar verergerd wanneer ook de fransicusdreef wordt aangepast naar een eenbaansweg. De vele wegafsluitingen zorgen voor een enorme toenemende druk op de ringweg, waar je nu al vaak in de file staat. Dit zal alleen maar toenemen waardoor het niet meer aantrekkelijk is om in Overvecht te wonen als je afhankelijk bent van de auto om naar je werk te komen. Er ligt al een goed breed fietspad langs de carnegiedreef en dat is voldoende. Ik maak zelf veel gebruik van zowel de weg als het fietspad en ben als bewoner van de wijk tevreden over beiden. Het is fijn dat de gemeente zijn best doet om een mooi duurzaam en groen plan te maken. De afsluiting van zeer veel doorgaanswegen, zoals de carnegiedreef is daarvoor niet nodig en creëert alleen maar problemen en overlast voor de	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijkbewoners. Daarmee wordt het doel voor een betere verbinding niet behaald en juist moeilijker gemaakt.	
136	Wij maken ons grote zorgen over het voornemen om meer sport activiteiten toe te staan dan wel de mogelijkheid daartoe te creëren in het gebied Noorderpark. Dit gebied is voortgekomen uit een wel overwogen plan om recreatie maar vooral ook natuur samen een plek te geven naast een agrarische functie. Door nu te gaan schuiven naar meer sport activiteiten zal dit ten kosten gaan van de natuurwaarden die zich daar juist goed aan het ontwikkelen zijn. Andere functies met meer mensen en vooral meer geluid zullen absoluut een verstoring geven van de Flora en Fauna. Daarnaast vinden wij het zeer ongepast dat een plan wat zo zorgvuldig met alle betrokken organisaties is opgesteld nu alweer open te breken voor andere zaken die naar onze mening daar absoluut niet horen te zijn. Als Agrarische Natuurvereniging Noorderpark en omgeving vragen wij u dan ook uw plannen aan te passen en niet de stad weer een stukje te laten opschuiven naar het landelijkgebied.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiële zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
137	Als bewoners van Professor Ritzema Boslaan (Tuindorp) willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Allereerst willen we stellen dat we zowel begrip hebben als steun geven aan de wens om Overvecht beter te onsluiten en koppelen aan andere wijken, inclusief Tuindorp. Onze punten hieronder gaan dus over het hoe, niet over het basale uitgangspunt. In onze optiek bezorgt dit specifieke project (deze specifieke fietstunnel) meer problemen dan dat dient op te lossen. Onze belangrijkste zorgen, vragen en opmerkingen met betrekking tot deze voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: 1) Toegang eigen oprit: Onze eigen oprit ligt precies aan het geplande fietspad. Wij hebben een thuiswonende zwaar gehandicapte zoon en hebben voor hem vanuit zijn verzorgkamer in de tuin een pad laten aanleggen naar onze oprit zodat hij met rolstoel vanuit zijn slaapkamer naar zijn vervoer kan worden gereden; zowel eigen vervoer als schoolvervoer. Het geplande fietspad zal de toegang naar onze oprit wegnemen of belemmeren. Tevens maken we ons zorgen om belemmeringen van de toegang naar onze oprit vanwege de huidige draai die wij moeten maken van onze oprit naar de weg (de Thaerlaan is eenrichtingsverkeer dus we kunnen alleen richting/over het geplande fietspad uitrijden). Deze draaicirkel zal worden geblokkeerd door het fietspad. Mochten we over het fietspad kunnen rijden met een rolstoelbus/auto, dan zullen wij ofwel achteruit moeten rijden naar onze oprit, dan wel achteruit uit moeten rijden over dit fietspad naar de weg, dit lijkt ons beide erg gevaarlijk. De toegankelijkheid van onze oprit voor rolstoel-auto/bus en schoolvervoer is essentieel voor de maatschappelijke participatie van onze zoon. 2) Onveiligheid: De geplande fietstunnel ligt op een stuk weg waar vanwege de vergrootte breedte van de Thaerlaan (tov de rest van de straten) overdag het gros van het vrachtverkeer (veel te hard) de straten inrijdt en is de enige plek in de buurt waar vrachtverkeer kan keren (dit geldt voor alle verbouwings-vrachtwagens, verhuisbedrijven, post-busjes en vuilniswagens). Een fietspad dat precies uitkomt op deze kruispunt zal in de huidige situatie daarom gevaarlijk zijn voor fietsers. Uit onderzoek van Reurings et al. (2012) blijkt dat aanrijdingen tussen een fiets en een motorvoertuig relatief vaak op kruispunten plaatsvinden. Wij hebben hier al meermaals over gemeld bij de gemeente, en meermaals gevraagd om drempels op dit kruispunt om hard rijden te voorkomen, bij deze nogmaals.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	*Reurings, M.C.B., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. and Wijnen, W. (2012). Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten. 3) Toename van verkeer en drukte op onveilig punt: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Vooral in het geval van sneller fietstunnel-gebruikers (zoals scooters, e-bikes en fatbikes) kan dit de nodige gevaarlijke situaties opleveren. 4) In onze optiek is er een veel efficienter oplossing, namelijk de bestaande spoortunnel. Op slechts 100 meter afstand ligt een bestaande tunnel. Deze is echter zeer slecht toegankelijk door een combinatie van toegangspoortjes aan de straat ipv bij de trappen onder het perron van de geplande nieuwe tunnel. We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijker te maken door de poortjes te verplaatsen naar de trappen naar de NS perrons, en de fiets/kinderwagen/ rolstoel toegankelijkheid te vergroten door een schuine opgang/afgang aan te leggen voor fiets- voet- en rolstoel verkeer. Dit is een minder ingrijpende, mogelijk effectievere oplossing die ook nog eens de toegankelijkheid van en naar het station erg zou vergroten. 5) Gebruik de bestaande budgetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van bestaande druk gebruikte (door kinderen) verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp. Zo zou de aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de veiligheid bevorderen van alle scholieren die dagelijks vanuit Overvecht naar het Rietveld College gaan, de kinderen die van en naar Speeltuin de Pan gaan (beide direct aan weerszijde van deze overgang). Ook zou dit de veiligheid vergroten voor alle kinderen die vanuit de stad wekelijks meermaals naar de vele sport-clubjes in Groenekan gaan en van iedereen die naar het winkelcentrum de Gaard, het Gagelpark, of tuincentrum Steck wil. Al deze faciliteiten liggen direct aan deze weg en spoorwegovergang. Het lijks ons daarom een stuk belangrijker om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestaande budgetten te gebruiken om juist deze verbinding veiliger en toegankelijker te maken. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan maken wij ons ook zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden die hiermee gepaard gaan, en de mogelijke verkeers- en sociale- veiligheid problemen die samengaan met fietstunnels in het algemeen.	
138	Wat vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht? Dat er vernieuwd wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Ik mis een snelfietsroute van NS Overvecht langs het spoor naar de Amsterdamsestraatweg. Langs het spoor liggen al de fietspaden, maar de twee bruggen zijn een probleem. 1. Brug over de Brailledreef Er ligt al een (slect onderhouden) brug voor voetgangers, compleet met 2x trap. Ook is de brug breed zat voor zowel voetgangers als fietsers. Alleen ontbreekt aan beide zijden een hellingbaan voor fietsers. In de groenstroken is daar voldoende ruimte voor. 2. brug over de Vecht Die is er nog geheel niet en zou tegen de spoorbrug aangeplakt moeten worden. Met wat goede wil zijn hier ook hellingbanen aan weerszijden van de Vecht aan te leggen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
139	Wat ik niet fijn vind aan het ontwerp is dat de HOV busbaan door een park en door de La Bohémedreef gaat rijden, waar veel kinderen spelen, mensen met honden, speeltuin, voetbalveld, dus niet veilig! Niet doen dus!	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. 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
140	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Goed dat wonen meer samengaat en groen bijgebracht wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want:	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. Gezien de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een busbaan direct achter de hoogbouw is wel een heel slecht idee (klankbord). Lagen dagen, korte nachten!	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
141	De busbaan achter de flat? NOOIT! Busbaan achter de flat Faustdreef. Er wonen veel mensen/ouderen die niet per bus – trein kunnen reizen. Te hoge instap. De bus is niet te bereiken vanuit de flats, je moet eerst naar het park lopen! Door het park rijden per fiets is ook afgesloten, dus onbereikbaar! Naar winkelcentrum. Veel huizen bij de Rubicondreef, Arnodreef hebben eigen garage. Hoeven dus niet altijd in de straat.	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. 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
142	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Verkeersveilig maken van fiets- en voetpaden, snelheid verlagen op doorgaande wegen, betere bereikbaarheid van bestemmingen met openbaar vervoer, rekening houden dat er inwoners zijn die om welke reden dan ook geen digitale mogelijkheden hebben, of dat ze zich er sowieso niet mee mogen inlaten om welke reden dan ook, dat deze doelgroep nog persoonlijk, in levende, fysieke wijze i.p.v. de doelgroep te verplichten dat ze maar digitalisatie moeten hebben, het is anders zo onpersoonlijk aan het worden	In de omgevingsvisie doen we diverse voorstellen voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor bewoners die geen digitale mogelijkheden hebben, hebben we de wijkberichten op papier verstuurd, en lag er een papieren versie van de ontwerp omgevingsivsie in het wijkbureau. Tijdens de inloopbijeenkomsten was er ook de mogelijkheid ter plekke een zienswijzen te schrijven en in te dienen.
143	Zoals in Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht deel A (pagina 28) en deel B (pagina 28) grafisch wordt weergegeven is de visie voornemens om drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Uit reacties heb ik vernomen dat de voornaamste redenering hierachter is om de reistijd tot de scholen in Tuindorp te verkorten. Vanzelfsprekend zou in Utrecht kwalitatief en toegankelijk onderwijs voor iedereen het uitgangspunt moeten zijn, waarbij bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid is vooropgesteld. Momenteel heeft Tuindorp drie basisscholen op steenworpafstand van elkaar en is verkeersdrukte rondom deze scholen momenteel reeds een bestaand punt van aandacht. Recent zijn pilots gedaan in de wijk om de verkeersdrukte beter te beheersen tijdens school aanvangs- en eindtijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in deze context verrassend en tegenstrijdig. Uit de omgevingsvisie wordt daarnaast onvoldoende onduidelijk welk probleem hiermee wordt opgelost? Tuindorp heeft geen voorzieningen, behoudens drie basisscholen welke uitstekend bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer. De route de wijk in/uit is altijd via de Mr/ Tripkade of Eijkmanlaan, met reeds bestaande veilige, en ruim opgezette fietspaden welke van de rijweg zijn gescheiden. Vanuit deze uitvalswegen is het slechts enkele minuten tot ieder van deze drie scholen. Het introduceren van additionele fietstunnels voegt daarom nauwelijks toe aan verkeersveiligheid danwel bereikbaarheid (beperkte reistijdswinst) Momenteel is een van de drie tunnels ingetekend naast Station Overvecht op het einde van de Professor van Bemmelenlaan. Dit is een zeer druk punt in de wijk waar verkeer (wandel, fiets en autoverkeer) voor drie scholen samenkomen. De ingetekende visie draagt hiermee bij aan een verslechterde verkeersveiligheid voor naar basisschoolgaande kinderen, door gekanaliseerde reisstromen te verplaatsen en verder te concentreren op het reeds meest drukke punt rondom aanvang/eindtijden van de basisscholen. Er bestaat reeds een doorgang onder het station Overvecht welke wordt gebruikt om te reizen vanuit Overvecht naar de drie basisscholen. De introductie van deze spoortunnel heeft destijds geleid tot een drastische toename in overlast en criminaliteit (huis/auto inbraken, glas in zandbakken, hangjongeren) in de wijk Tuindorp doordat deze spoortunnel als vluchtroute werd gebruikt. De gemeente Utrecht heeft deze problemen erkend en heeft als maatregel OV-poortjes en camera's geplaatst om overlast tegen te gaan en deze vluchtroute als zodanig te sluiten (met succes). Door alsnog een additionele fietstunnel ernaast te leggen wordt de reeds genomen maatregelen tenietgedaan. Tuindorp staat alom bekend als veilige en zeer kindvriendelijke wijk. De wijk kent dan ook een hoge concentratie van jonge gezinnen. Een mogelijke teruggang naar een situatie van een verhoogd gevoel van onveiligheid en overlast voor jonge kinderen lijkt niet gewenst. Dit specifieke punt uit de omgevingsvisie Overvecht brengt dan ook veel teweeg en brengt een gevoel van verminderde veiligheid met zich mee voor jong en oud. Dit kan niet de bedoeling zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een mogelijk kosten efficiënter en veiliger alternatief zou kunnen zijn om aan de Overvechtzijde van Station Overvecht een fietsenstalling te creëren waarna men lopend van de reeds bestaande spoortunnel onder Station Overvecht gebruik maakt om vrijwel direct tot aan de scholen te komen. Het introduceren van additionele fietstunnels biedt geen verdere voordelen aan danwel de bewoners van Tuindorp, danwel Overvecht, aangezien er vrijwel geen voorzieningen zijn in beide gedeeltes waarvoor gebruik gemaakt zou kunnen worden van de nieuwe fietstunnels: Route vanuit Overvecht naar de binnenstad ondervindt hier geen voordeel van, daar deze reeds in veilige, rechte, ononderbroken routes bestaat via de fietspaden van de Mr Tripkade en Eykmanlaan. Routes vanuit Tuindorp naar Winkelcentrum Overvecht, Zwembad de Kwakel en Utrecht-West ondervinden hier ook geen voordeel van, daar deze reeds bestaat in de vorm van de veilige fietspaden van de Kardinaal de Jongweg en Spoorbrug MrTripkade/parkfietspad langs het spoor. Op basis van bovenstaande lijkt de conclusie te kunnen worden getrokken dat om Overvecht groener, leefbaarder en bereikbaarder te maken deze kosten beter besteed kunnen worden. Tot slot zou ik graag vernemen hoe het verdere verloop van het proces uitziet en de daarbij behorende tijdslijnen. Graag neem ik deel aan de inspraakrondes en zou ik graag te zijner tijd vernemen hoe een eventuele bezwaarprocedure kan worden doorlopen na uitwerking van de daadwerkelijke plannen.	
144	Graag reageer ik [redacted] op de omgevingsvisie. Op de onmgevingsvisie liggen er op ons erf voetbalvelden omdat, als ik het goed begrijp, de jeugd meer moet sporten. Onze plek vervult al sinds de eerste wereldoorlog een belangrijke plek, als herberg en op dit moment als manege. En niet zomaar een manege... we lopen op wereldwijd niveau voorop als het gaat om paardwelzijn bij de huisvesting maar ook in het werken met en berijden van paarden. Naast de rijschool, waar kinderen en volwassenen uit Utrecht en de omliggende gemeenten de paardensport komen beoefenen, zijn we ook een Zorgmanege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Zorgmanege vervult sinds 2021 een maatschappelijke vraag naar dagbestedingsplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Naast volwassenen organiseren wij dit sinds 2022 ook voor de jeugd die uitvalt op de middelbare school. En dit doen we met succes! De jeugd is gemiddeld een half jaar bij ons waarna ze weer uitstromen richting onderwijs. In onze dagbesteding voor volwassenen komen mensen met een WMO of WLZ indicatie. Waar in de Gemeente Utrecht met zo'n mooie bereikbaarheid vind je dagbestedingsplekken met dieren en zo in de natuur? Volgens mij zijn wij uniek en onmisbaar in de stad! Daarbij zijn onze paarden echt een verrijking van het beeld van het park. Wanneer wij buitenrijden krijgen we van veel parkbezoeker te horen hoe mooi het beeld is van onze paarden in het park. Mensen die het park bezoeken krijgen hierdoor echt een natuurbeleving. Het Gagelbos is een drukbezochte plek zonder horeca en toiletten. Onze manege zorgt samen met Fort de Gagel voor een extra aantrekkelijk parkbezoek. Bijvoorbeeld toen een school uit Overvecht wegens geldgebrek op schoolreisje naar het Gagelbos ging... alle kinderen mochten bij ons naar het toilet in ruil voor het kopen van waterijsjes voor alle kids! Omdat wij een commerciele sportaanbieder zijn, gaat het met de paardensport anders dan bij bijvoorbeeld een voetbalvereniging. Maar ik ben van mening dat we elkaar allemaal kunnen versterken. Zoals de IKEA voetbalvelden op het dak heeft liggen, zien wij hier ook mooie mogelijkheden voor samenwerkingen.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast.
145	Dit vind ik niet goed aan de omgevingsvisie Overvecht, specifiek voor de buurt Tigrisdreef (Nijldreef-Franciscusdreef). 1) bijzonder teleurstellend dat er wel inzage boeken liggen, maar deze niet beschikbaar zijn voor de bewoners (die er ook voor hebben betaald, de kostprijs van de boeken is maar een nihil bedrag vergeleken met alle kosten voor deze plannen). 2) Het idee om een nulmeting te houden om te beoordelen hoeveel vrije/ongebruikte parkeerplaatsen er zijn, om deze vervolgens te verwijderen	Bij de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie is ervoor gekozen om 6 exemplaren te printen. Één voor op het stadskantoor, één voor op het wijkbureau en vier voor bij de bijeenkomsten. Overvechters die na de bijeenkomsten nog een geprint exemplaar wilden, konden dit aangeven. Uiteindelijk hebben deze Overvechters na de bijeenkomsten een geprint exemplaar ontvangen. We vinden het jammer om te horen dat u niet van deze mogelijkheid afwist. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	als parkeerplaats is krankzinnig en getuigd van gebrek aan toekomstvisie en realisme. Ik woon nu 24 jaar hier en heb gezien dat wanneer een oorspronkelijk/oudere bewoner verhuist (meestal zonder auto), er een gezin voor terugkomt met 2 auto's om naar het werk te gaan. Met andere woorden, het wordt steeds drukker met geparkeerde auto's en verkeer! Het is dus onverstandig om parkeerplaatsen op te offeren voor groen / fietspad / wandelpad??? 3) Ik heb begrepen dat er bij nieuwbouw extra parkeerplaatsen komen (ondergronds?), die ook door omwonenden kunnen worden gebruikt. De enige medewerker van Utrecht die me hier iets over kon vertellen, dacht dat er per 100 appartementen er 4 parkeerplaatsen komen. Dat lijkt mij alleen al voor de appartementen bijzonder weinig, laat staan dat er plek is voor omwonenden om hier ook te kunnen parkeren. Even vanuit gaande dat het geen sociale huurwoningen worden (want er is door de gemeente gecommuniceerd dat er meer woningen in het hogere segment moeten komen). 4) Op de Franciscusdreef en NRU zijn er tijdens de spitstijden nu al constant files. Met de nieuwe plannen (variant 1) wordt de verkeersintensiteit (volgens de inzage boeken) bijna verdubbeld, zonder aanpassingen van de wegen (behalve dat er al 30 jaar wordt gesproken over een verdiepte en hernieuwde NRU met meer capaciteit). Dit kan natuurlijk niet meer, eerst het (onderliggende) wegennet op orde en dan praten over omgevingsvisie 2300 (want veel eerder realiseert Utrecht niets, zie als voorbeeld 'Overvecht van het gas'). Hopelijk leert Utrecht iets van de wegen blunders die zij in andere wijken heeft gemaakt (met als gevolg constant files, bv Utrecht Oost). 5) er wordt door de medewerkers van Utrecht gezegd dat er knips in de wijken worden gemaakt omdat veel Overvechters klagen over te hard rijdend verkeer. Dat de knips dit hard rijden gaan verhinderen is natuurlijk een onzin argument. Als je het te hard rijden wil verhinderen moet je de weg ervoor ook zodanig inrichten (met versmallingen / drempels / etc) en niet alleen de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/h met een onzichtbaar bord.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie, deze normen liggen hoger dan 4 plekken per 100 woningen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Om deze reden willen we (naast met herinrichten) de verkeersveiligheid ook verbeteren door het beperken van doorgaand autoverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
146	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Gedeeltelijk Meer groen wordt niet onderhouden. Parkeerplekken minder slecht idee. Carnegiedreef alleen voor bus zie ik niet echt zitten. Nu al sommige plekken teveel verkeer	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. De reden dat wij het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte willen verminderen, is dat het aantal vierkante meters aan verharding dan kan afnemen. Die vierkante meters kunnen we dan vergroenen en dit heeft veel voordelen voor het milieu, zoals het opvangen van regenwater. Ook is het noodzakelijk dat er meer ruimte komt voor lopen en fietsen, zodat de wijk prettig bereikbaar blijft voor iedereen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
147	Hierbij maak ik bezwaar tegen de voorgestelde omgevingsvisie van Overvecht 2040, waarvan de impact mij als direct belanghebbende in Overvecht beïnvloedt. Als werkende en participerende inwoner van de wijk Overvecht, maak ik dagelijks gebruikt van mijn auto, wat van belang is voor mijn levensonderhoud. Ik begrijp dat het hoofddoel van de voorgestelde verkeersmaatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, ik vraag mij af of dat doel verwezenlijkt gaat worden met deze plannen. Als belanghebbende maak ik mij ernstig zorgen over de effectiviteit en	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
	proportionaliteit van de voorgestelde maatregelen. Het lijkt erop dat deze plannen eerder mijn veiligheid en welzijn in gevaar brengen dan deze te verbeteren. Waarom worden deze kwesties niet in een breder spectrum opgepakt? Gezien het feit dat de meeste ongelukken buiten de wijk plaatsvinden, waar hogere snelheden zijn toegestaan. Om een praktisch voorbeeld te geven, ik zie weliswaar enige verbetering vanaf de kruising met de Moldaudreef, wat suggereert dat gericht aanpassingen de verkeersveiligheid kunnen vergroten. Toch maak ik mij zorgen overal algehele effectiviteit en waarde van het voorgestelde project, gezien de omvangrijke kosten en tijdsinvestering die ermee gemoeid zijn. Het is van cruciaal belang om de daadwerkelijke impact van deze plannen te evalueren en af te wegen tegen de beoogde resultaten. Bovendien ben ik sceptisch over de bewering in de plannen dat ondernemers baat zouden hebben bij de voorgestelde wijzigingen. Naar mijn mening zal de verminderde bereikbaarheid eerder nadelig uitpakken voor ondernemers, wat de levensvatbaarheid van lokalen bedrijven in gevaar brengt. Als bewoners van Overvecht wil ik mij veilig en verbonden voelen met mijn wijk. Echter, de voorgestelde plannen lijken niet tegemoet te komen aan deze basisbehoeften. In plaats daarvan worden werkende mensen met een auto gedwongen om onveilige omwegen te maken, wat niet alleen mijn eigen veiligheid, maar ook de van mijn gezinsleden en andere medebewoners in gevaar brengt. Bovendien ben ik van mening dat de genoemde ambities in de omgevingsvisie, met betrekking tot onder andere wonen en werken, niet als zodanig kunnen worden beschouwd. In plaats van het aanpakken van de fundamentele problemen in de wijk, lijkt het alsof deze plannen de hardwerkende burger straffen en mijn woongenot verminderen. Ik pleit dan ook voor een heroverweging van de voorgestelde omgevingsvisie, met meer nadruk op effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten zonder de mobiliteit en het welzijn van de bewoners te beperken. Het is van	hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie Overvecht gaat over de fysieke leefomgeving. Wijkverbetering is daarbij een belangrijk doel. Dit komt ook voort uit 'Samen voor Overvecht'. In de omgevingsivsie Overvecht dient ook de opgave uit de RSU voor toevoeging van woningen en werkplekken te worden verwerkt. Wij hebben geprobeerd dit zo te doen dat de leefbaarheid in de wijk niet verslechterd. De sociale problematiek in Overvecht wordt opgepakt in "Samen voor Overvecht'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	essentieel belang dat de kritiekpunten die al jarenlang worden aangekaart, zoals de kruising bij de Donaudreef naar de Apollodreef, serieus worden genomen en aangepakt in plaats van zo een enorm project te starten waar jarenlang bouwwerkzaamheden mee samenhangen. Daarnaast vrees ik dat de voorgestelde wijzigingen de bereikbaarheid van de wijk ernstig zullen verminderen, wat niet alleen mijn persoonlijke belangen, maar ook die van vele andere bewoners en ondernemers in Overvecht schaadt.	
148	Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen het plan om een tweetal voetgangers/fietstunnels te realiseren tussen Overvecht en Tuindorp. Reden: * geluidsoverlast (vuurwerk, geschreeuw, scooters) * veiligheid. Tunnels maken dat er geen zicht is en dit maakt het gevaarlijk en oncontroleerbaar. * onnodig. De bereikbaarheid is nu goed. * geldverspilling.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
149	Ik maak me zorgen over de plannen die er gemaakt zijn in omgeving van het moestuin ons genot. Wij hebben een tuintje waar in ons vrije tijd verblijven. Ook hebben we daar groente en fruit gekweekt. Ik woon zelf met mijn partner en 2 kinderen in een apartement in overvecht. Wij hebben geen mogelijkheid tot tuin en onze balkon is 1 meter breed en 3 meter lang. Ik hoop dat u begrip hebt voor onze situatie. Los van onze situatie ben ik zeer teleurgesteld dat er plannen zijn gemaakt om moestuin weg te halen en sportvelden in plaats van te maken. Misschien is het een idee om een weiland of ander locatie een sportveld te maken. Gezin in de moestuin meerdere soorten planten dieren en bomen leven.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
150	Ik ben blij met de natuurlijke oevers die gepland zijn bij het station. Verder ben ik ongerust over de onduidelijkheid over de park en ride bij station Overvecht. Wordt daar nu wel of niet gebouwd. En wat ? Gaat het CNV gebouw de hoogte in ? Er is de opgave om veel woningen te bouwen, dat is volkomen begrijpelijk. In mijn gesprekken met bewoners uit Tuindorp begrijp ik dat zij staan te juichen.	De locatie van de P+R naast station Overvecht staat aangemerkt als 'Transformatie in het groen'. Op deze plek kan een ontwikkeling plaatsvinden, als het ook kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. We zien hier mogelijkheden voor een gemengde ontwikkeling met woningbouw, werken en/of voorzieningen en zullen dit verder gaan onderzoeken. De locatie van het CNV gebouw staat in het rode 'Hoogstedelijk gebied'. Op deze plekken zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Als de eigenaar van het pand met een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Logisch want het is niet in hun buurt. De buurt met advocaten en gemeente ambtenaren. In ons kleine buurtje, Katherijn v Leemputdreef, hebben meerdere mensen de centen bij elkaar geschraapt en zonnepanelen aangeschaft. ik hoop dat dat geen zinloze aanschaf is geweest. Want als wij meerdere maanden per jaar in de schaduw komen te liggen is dat flink waardeloos. Tevens zal ik de was weer in de wasdroger moeten doen en de verwarming hoger. Lekker duurzaam. Als jullie echt zo hoog willen bouwen is het beter omdat aan de rondweg te doen en bv op het Terrein van Mee tegen over fort Blauwcapel. Ook het Henri Dunant gebouw kan hiervoor gebruikt worden. Prachtig uitzicht over het Noorderpark. Daar zet je minder mensen in de schaduw. Zelf levende zonder rijbewijs en auto denk ik dat de haat tegen parkeren voor een flat moet ophouden. Geef mensen gewoon het recht om na het werk te parkeren voor de flat. Gebruik voor de parkeerplaatsen open baksten waar de regen makkelijk doorheen kan. Ook de fietsstraten in Overvecht is vragen om ongelukken. Geef ons een fietspad. De fietstunnels naar Tuindorp zijn misschien ook niet zo handig, gezien de scheurende brommertjes die we nu al hebben in ons kleine wijkje. Nog meer van dat soort verkeer is niet aantrekkelijk. Natuurlijk moet er gebouwd maar zo hoog , alleen bij de rondweg. En maak er is moois van , waar we blij van worden en trots op kunnen zijn.	voorstel zou komen voor transformatie van het pand (bijvoorbeeld het verhogen van het pand met een aantal lagen) of sloop-nieuwbouw, dan zal de gemeente de mogelijkheden hiervoor onderzoeken. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de duurzaam best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden) en niet aan de rondweg. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hoogbouw zal zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.
151	Er is veel onrust bij ons in de wijk geweest n.a.v. de plannen die jullie hebben voor Overvecht. Ik woon zelf aan de [redacted]. Dit is een koopflat die in het oranje gebied valt en waar jullie graag meer woningen en voorzieningen zouden willen creëren. Tijdens het inloopspreekuur, heb ik van 1 van jullie medewerkers begrepen dat als wij als eigenaren hier graag willen blijven wonen, dat dit mogelijk blijft, en dat jullie niet overgaan tot onteigening.	Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Hierbij kan er ook gedacht worden aan optoppen en aanbouwen van de bestaande flat. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) en met wie is een vervolgstap

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil namelijk graag in mijn flat blijven wonen. Ik heb een typisch jarenzestig doorzonwoning met een lange woonkamer en aan beide kanten een groot raam. De tussenwand, die vele anderen eigenaren hebben en daarmee dus een extra kamer, heb ik niet wat maakt dat ik een ruime woonkamer heb met heel veel licht. Dit wil ik niet opgeven en als ik de huidige bouw van veel woonwijken bekijk, mis ik vooral het licht en de ruimte. Daarnaast zit ik in de WIA en kan ik daardoor bijna niet mijn hypotheek aanpassen bij de bank. Tijdens het inloopspreekuur is er ook contact geweest met [indiener 65]. Zij heeft ook met 1 van jullie medewerkers gesproken en haar contactgegevens achter gelaten. [Indiener 65] is betrokken bij de duurzaamheidsplannen die wij hebben als VVE en zij ziet hierin ook kansen om wellicht samen te werken met de gemeente. Het zou fijn zijn als jullie hier dus samen in kunnen optrekken. In de plannen wordt nu ook gesproken over dat de Moezeldreef een busbaan wordt en verder wordt afgesloten voor overig verkeer. Ik kijk uit op op de Moezeldreef en verwacht dat het daardoor een stuk rustiger wordt. Ik hoop er wel op dat de prachtige bomen die langs de Moezeldreef staan behouden blijven. Maar gezien het feit dat jullie een groener Overvecht willen, verwacht ik dat jullie hier geen andere plannen voor hebben. Het is heerlijk om uit te kijken op dit groen! Ik ben benieuwd waar de plannen, na alle reacties van omwonenden en bedrijven op uit gaan komen. Dus blijf daar graag van op de hoogte!	om te onderzoeken. De kans dat uw woning wordt onteigend door de gemeente is zeer klein. Dit kan nl. alleen in gevallen waarbij het algemene belang zwaarder weegt dan het individuele belang en de noodzaak en urgentie wordt aangetoond. Uw belang als eigenaar van de woning weegt zeer zwaar. We zijn voorstander van het verduurzamen van VVE's en komen graag in contact. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Als er sprake is van kap worden deze volgens beleid gecompenseert volgens de gemeentelijke richtlijnen.
152	Dit gaat een lange mail worden. Bij punt 3 staat een mogelijkheid om met kano’s van de Klopvaart naar de Vecht te varen. De Klopvaart is bij de Vecht met een soort stuw of dam afgesloten. Dat moet dus helemaal anders ingericht worden. Punt 4 een aantrekkelijk verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Klopvaart Torontodreef en Floridadreef. Wat moet ik me daarbij bedenken?	Klopt, er moet veel gebeuren voordat er een open verbinding kan komen tussen de Klopvaart en de Vecht. Het gemaal van Waternet zou dan verplaatst moeten worden in bovenstroomse richting. Richting fort de Gagel meer in de polder Achttienhoven zelf. Om dit mogelijk te maken zou ongeveer een zelfde oppervlak als de Klopvaart aan oppervlaktewater in de polder Achttienhoven gegraven moeten worden die dienst kan doen als maalkom voor het nieuwe gemaal. Nu is de Klopvaart eigenlijk een maalkom voor het gemaal. Het is een ambitie die er al langer is maar er moeten veel dingen samen komen om dit mogelijk te maken, echt een langer termijn visie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vroeger waren er op de Franciscusdreef bij de Floridadreef geen verkeerslichten. Door vele aanrijdingen waarbij ook minstens één voetganger werd doodgereden zijn er dus uiteindelijk verkeerslichten gekomen. Als ik daar te voet oversteek doe ik dat natuurlijk alleen als ik als voetganger een groen verkeerslicht heb. Ook dan kijk ik eerst of alle auto's wel stoppen. Dat gebeurt namelijk echt niet altijd. Dan wordt het zuidelijk deel van de Franciscusdreef 2 x 1 rijbaan. Het Noordelijk deel dus kennelijk niet. Ik steek daar vaak over en zeker als het niet zo druk is zijn er nogal wat bestuurders die bij het wegrijden van dat verkeerslicht, met de Floridadreef erg hard richting verkeerslicht Gandhiplein rijden. Als je dat doet haal je vaak een groenlichtfase eerder op het Gandhiplein. Er zijn zelf weggebruikers bij die rechts inhalen en gaan slalommen om die eerder fase groenlicht op het Gandhiplein te hebben. Ook nu bij deze splitsing Franciscusdreef – Floridadreef zijn er nog regelmatig ongelukken, ondanks de verkeerslichten. Er komt heel veel verkeer vanaf het industrieterrein Overvecht op de Franciscusdreef uit. Misschien handig te bekijken of je van het industrieterrein een oprit kan maken naar de Zuilensering. Als ik mijn wijk uitfiets kom ik op de Rio Brancodreef uit. Daar zijn nu vier bushaltes met doorgetrokken streep. Als een bus dus stilstaat bij een halte mag je deze niet passeren als je daarbij de doorgetrokken streep overschrijdt. Ook als ik over de Klopdijk fiets en ik wil de Rio Brancodreef oversteken moet ik ernstig goed uitkijken. Er zijn zoveel bestuurders die zich niets van die doorgetrokken streep aantrekken en dan met een behoorlijke snelheid de stilstaande bussen passeren.	Hoe de aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) er tussen de Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef er precies uit komt te zien is nu nog niet bekend. Dat moet nog verder worden uitgewerkt. Maar daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld brede trottoirs, goede verlichting, veilige oversteekplaatsen, wegen zonder hobbels en kuilen of een zitgelegenheid langs de route voor wandelaars. Vervelend om te horen dat u verkeersonveilige situaties ervaart t.h.v. de verkeerslichten Franciscusdreef-Floridadreef, op de Rio Brancodreef en bij het oversteken van de Rio Brancodreef vanaf de Klopdijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie en/of herinrichting/groot onderhoud van de genoemde locaties wordt afgewogen of aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uw parktijkervaring en suggesties voor verbetering helpen ons hierin verder. Dank daarvoor. Als de Carnegiedreef autovrij wordt gemaakt, kunnen bussen, fietsers én voetgangers nog gebruik maken van de Carnegiedreef. Het toekomstige OV-netwerk wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Dan zal ook duidelijk worden wat dit betekent voor de inzet van bussen en chauffeurs, dit is echter niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. In de plannen voor het Amazonekwartier komt de bussluis te vervallen. Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Toezicht en handhaving wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. De situatie bij het Zandpad is ons bekend, u heeft hierover contact met de wijkverkeersadviseur van de gemeente. Het Zandpad/Vechtdijk is primair voor voetgangers en fietsers, tegelijk moet de route wel met de auto toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb daar al vaker meldingen over gemaakt en ergens in 2027 gaan ze er pas wat aan doen. Hoop dat daar nog niet meer ernstige ongelukken gebeuren. De politie heeft de menskracht niet om daar te kunnen controleren en handhaving en toezicht kan dat niet want die mogen niet staande houden. In deze brief wordt gesteld dat de Carnegiedreef auto vrij wordt en dat er een snelle busverbinding komt. Kunnen daar dan alleen bussen rijden??? Hoeveel bussen gaan er rijden. De busmaatschappijen klagen nu al over te weinig chauffeurs, er gaan er ook nog veel de aankomende jaren met pensioen. Men spreekt over chauffeurs uit het buitenland halen. Waar moeten die wonen? Als ik kijk op de Amazonedreef Paranadreef, waar een bussluis is en hoeveel bestuurders daar het C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, negeren is dat erg zorgelijk. De bussluis kan niet verhoogd worden omdat de elektrische bussen lager op de weg liggen. Ik hoop dat als er extra gebouwd gaat worden of nieuwe panden of verhoging van bestaande panden dat er rekening gehouden wordt met parkeren. Zeker al er nieuw gebouwd gaat worden moeten er onder deze panden parkeergarages worden gemaakt. Zo niet dreigt er dan een ernstig parkeertekort, zeker als in de brief ook nog eens staat dat er parkeergelegenheid weggehaald kan worden daar waar het kan. In veel woningen wonen gezinnen, waarschijnlijk met één auto. De kinderen uit deze gezinnen zullen weinig kans krijgen om zelf woonruimte te vinden en blijven thuis wonen. Als deze kinderen 18 jaar worden willen ze wel graag een auto hebben. Had een woning eerst één parkeerplaats nodig dat zullen er ongetwijfeld meer worden. En die parkeerplaatsen zijn er niet. Ik ben een bewoner die veel gebruikt maakt om meldingen te doen bij de gemeente, dat gaat over afval, lachgascontainers maar ook verkeerd geparkeerde auto’s. Ik ben recentelijk uitgenodigd op het Stadskantoor op het Stadsplateau. Er is mij vriendelijk doch dringend verzocht minder te gaan	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Vervelend dat de herplant langer duurt dan u verwacht heeft en goed dat u er melding van gemaakt heeft. Bij het planten van bomen houdt men rekening met de plantseizoenen. Herplant van bomen valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Voor een recent vergroeningsproject kunt u kijken naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX. Dat is een vergroeningsproject zoals we in de toekomst op veel meer plekken willen doen in Overvecht. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar verveor, openbaare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	melden, ook over parkeren.Er is te weinig parkeerplek en dan krijg ik te horen, dat als er dus te weinig parkeerplek is de mensen gewoon netjes hun auto op het trottoir mogen parkeren zolang ze maar niemand in weg of gevaarlijk staan. Er is ook te weinig toezicht en handhaving Ik geef daar gehoor aan, maar het is mij een doorn in het oog als ik auto's echt verkeerd geparkeerd zie staan. Natuurlijk weet ik dat de fiscale bekeuring voor de gemeente het interessantste is. Dat geld gaat in de gemeentekas, een bekeuring voor op het trottoir parkeren is een mulderfeit en dat gaat in de staatskas. De scanauto ziet alleen of je een parkeervergunning hebt of dat je betaald hebt. Dat je daarbij echt verkeerd parkeert ziet deze scanauto niet. Als je maar parkeergeld betaald mag je gewoon fout parkeren. In de brief staat dat de gemeente Utrecht een voorbeeld geeft aan fietsen lopen en openbaar vervoer. Ik ken de situatie op het Zandpad/Vechtdijk. Tientallen jaren kon je met de auto niet vanaf het Zandpad de Vechtdijk op en andersom. Nadat de boten van plezier allemaal weg zijn is de fysieke maatregel daar weggehaald. Er staat nog wel een C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, behalve fietsers bromfietsers en ontheffinghouders. Niemand houdt zich aan dat bord en rijd gewoon door. Eind januari 2024 is er op het Zandpad een verzonken paal geplaatst. Die is vervolgens ook omhoog gezet. Echter binnen twee dagen stond deze weer omlaag. Dit omdat bewoners van de Vechtdijk er over klaagden dat ze helemaal om moesten rijden als ze naar de Einsteindreef of Marnixlaan wilde rijden met de auto. Zonder paal gaat dat lekker snel. Ze hebben tientallen jaren om moeten rijden en nu kan dat opeens niet meer. Een paar mensen klagen en dat heeft daar kennelijk wel succes, paal omlaag. Deze is daar dus geplaatst, heet geld gekost, maar doen er niets mee. Wat wil de slogan dan in jullie brief zeggen dat jullie voorrang geven aan lopen – fietsen- en openbaar vervoer??? Ja, ik heb een auto. Ik heb ook een fiets. In de stad en direct om Utrecht doe ik alles op de fiets. Of het moet slecht weer zijn. Ik woon dus in Klopvaart Noord en ga sporten in zwembad de Kwakel. Ik ga daar heen met de fiets. Een enkele keer per jaar, als het stort van de regen doe ik dat met de auto. Als straks dus de Carnegiedreef autovrij is moet ik met het openbaar vervoer. Ik moet nu zeggen dat ik dat echt niet zie zitten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Jullie stellen straten en groen worden aantrekkelijker. Vlakbij mijn woning is vorig jaar een boom weggehaald ivm de essenziekte. Na een melding van mij blijkt dat pas eind van dit jaar daar weer een boom neergezet wordt. Met aantrekkelijk en groen wordt toch niet zo'n vaart genomen. Ik neem aan dat dat jullie ook het Artikel lezen wat in de app van het AD staat. NIEUWPLAN VOOR OVERVECHT MAAKT BEWONERS FURIEUS: AUTOMOBILISTEN ZITTEN ALS RATTEN IN DE VAL. Mogelijk dat zaterdag 11 mei '24 de Carnegiedreef door teleurgestelde bewoners als protest zal worden geblokkeerd, zoals in dit artikel staat. Natuurlijk weet ik dat de stad in de toekomst meer bewoners gaat krijgen, die moet je ergens kwijt, het lijkt erop dat de wijk Overvecht hier toch het slachtoffer van wordt.	
153	Voor het volgende vraag ik U aandacht; Verkeer doorstroming Karel Marxdreef (NRU) Gandhiplein. De Karel Marxdreef is in de begin jaren 60 aangelegd t.b.v. Overvecht. Inclusief het Gandhiplein. Begin jaren 80 is de Zuilensering geopend met aansluiting op het Gandhiplein. Dit eerst zonder stoplichten en later met steeds slimmere stoplichten. in de huidige situatie is verder niets veranderd. In jaren 80 zijn de plannen voor aansluiting Maartensdijk A27 met Gandhilaan als ring Utrecht komen te vervallen. Wat veranderd is en wordt voor de enorme toename verkeersstromen ; Toenemende bedrijvigheid industrie terrein Overvecht, toegenomen verkeersstroom rond Utrecht via de NRU , bevolking toename, de omleiding route via de ring NRU i.v.m. de stads boulevards Utrecht , 5000 woning bouw Overvecht, Overvecht opdelen in deel gebieden voor auto verkeer waarbij dit verkeer ook over de ring NRU loopt van wijk naar wijk. Voor de betere doorstroming kunnen er betere oplossingen gevonden worden dan alleen nog slimmere stoplichten te plaatsen. 1.Opstel stroken voor afslaand verkeer bij Gandhiplein verbeteren / verlengen. 2.Oversteek plaatsen fiets en voetgangers op Gandhiplein beperken. Er zijn nu 3 mogelijkheden voor de oversteek. De oost kant is de belangrijkste en zou gehandhaafd moeten blijven waarbij een onderdoorgang ideaal /	Bedankt voor uw suggesties m.b.t. de doorstroming op het Gandhiplein. In het najaar vindt er groot onderhoud plaats op het Gandhiplein. Naast het vervangen van asfalt en verkeerslichten gaan we ook een aantal aanpassingen aan het plein doen om de oversteekbaarheid en doorstroming te verbeteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gewenst zou zijn. De westkant is in mindere mate belangrijk. Slechte doorgaande route vanuit industrie terrein Overvecht. Deze vandaar is alleen bereikbaar van af Floridadreef/ Jumbo. Tevens aan de noord kant heel gevaarlijke opstelplaats voor fietsers / wandelaars die precies in de bocht ligt waar met volle snelheid gereden wordt. De zuid kan heeft geen enkele functie . Wordt onnodig gebruikt en geeft extra vertraging voor verkeer. Deze zou kunnen komen te vervallen. Gebruikers kunnen gan van 1 of 2 andere mogelijkheden gebruik maken. I.v.m. asfaltering werkzaamheden zouden onderdelen hiervan op een goedkope manier en eerder gerealiseerd kunnen worden.	
154	• Het verkeer vind ik erg onveilig. Veel mensen rijden te hard en vaak door rood, zeker als het donker is (wat erg gevaarlijk is als voetganger). Is er wellicht een roodlicht- en snelheidscamera mogelijk op wegen als de Einsteindreef? De snelheid naar 30 klinkt al goed, maar ik vrees dat zonder boetes of drempels, niemand zich in zal houden. • Het groen vind ik fijn aan de wijk, maar nergens is een echt fijn park. Het zijn vaak willekeurige stroken waar je niet makkelijk heen zal gaan om een boek te lezen of te picknicken. Dit komt onder andere door het luide verkeer dat dichtbij raast, een onprettige sfeer of de smerigheid van het afval overal. Ik heb niet het gevoel dat ik op een warme dag te voet kan uitwijken naar een fijn parkje zonder naar een andere wijk te fietsen. • Daarnaast vind ik de wijk erg vies van al het afval dat overal maar wordt weggegooid in het groen, op straat en naast de prullenbakken. Jullie kunnen natuurlijk niks doen tegen de hedonismedrang van het menselijk gedrag die weigert afval juist weg te gooien. Toch geef ik het als punt aan omdat het sterk mijn gevoel vergroot dat in diens individualisme niemand echt geeft om de medemens hier. Het voelt gewoon niet als het fijne Utrecht en bevorderd de sfeer niet. • Qua klimaatneutraliteit en energie naast zonnevelden en windmolens, pleit ik voor zonnepanelen op lege daken op bijvoorbeeld nieuwbouw, industriegebouwen en bestaande woningen. Zijn jullie natuurlijk geen eigenaars van om die wil op te dringen, maar wellicht zijn er gesprekken	Met de omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. Handhaving is niet iets wat we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Tot 2040 vergroten we de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. We houden rekening met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. We hopen dat u in de toekomst niet meer hoeft uit te wijken naar een park in een andere wijk. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht. In nieuwbouw projecten en bij grootschalige renovaties sturen wij als gemeente op 'geen dak onbenut'. Het doel is om daken beter te gebruiken voor energieopwekking, maar ook voor waterberging en groen door het aanleggen van groene daken. We proberen mensen zoveel mogelijk bewust te maken van de voordelen van zonnepanelen. Zonnepanelen op daken kunnen we als gemeente niet afdwingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mogelijk met eigenaren van complexen die de opgewerkte stroom voor gemeenschappelijke ruimten kunnen gebruiken of iets dergelijks. Het neemt niet meer ruimte in van de stad dat er groen moet worden opgeofferd. Als er veel nieuwe gebouwen komen die veel energie nodig zullen hebben, zijn zonnepanelen op de daken een goed conversatiepunt in mijn oogpunt. Het plan klinkt erg goed voor de wijk in het algemeen. Superblij als het doorgaat en ik me meer kan thuisvoelen ook al zal het nog lang duren. Paden over einsteindreef naar winkelcentrum is superfijn (zeker tegen te snelle auto's), groen aan malkander verbinden is superfijn, zamenhofdreef groener is superfijn als iedereen nog makkelijk bij parkeerterreinen kan komen. Ik heb voor mijn werk altijd de auto nodig, maar de leefbaarheid is zoveel belangrijker. Ik ben een beetje klaar met dat vele getoeter en raceparadijs hier waar ik midden in de nacht wakker van kan worden :).	Dank voor de positieve afsluiting van uw reactie.
155	Al een geruime week ben ik met mijn partner briefjes over de protestactie en de protest YouTube video uit de lift in ons flatgebouw aan het verwijderen. Met opzwepende teksten wordt men een ding op het hart gedrukt: die Omgevingsvisie, die is er niet voor jou als Overvechter. Nu heb ik zelf een universitaire opleiding in transitiemanagement en kan ik beamen: verandering gaat vaak gepaard met protest en mensen die flink hun hakken in het zand steken. Het heeft even geduurd, maar ik heb inmiddels tijd gevonden om de Omgevingsvisie zelf te lezen en er valt me meteen één zin op: "In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd" (Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A - April 2024, pagina 25). Voor wie is die maatregel eigenlijk bedoeld? Ik kan me voorstellen dat je bij een groot winkelcentrum betaald parkeren wilt invoeren. Maar, in de hele wijk? Iedereen die ik in Overvecht ken, gaat met de auto naar werk. De directe verbinding met de ringweg wordt bejubeld, evenals de fijne auto-verbinding in de wijk. Mensen in en buiten Utrecht die ik vertel over het winkelcentrum bij mij in de buurt, kijken daar allemaal verbaasd van op. Er zijn niet zo veel mensen die speciaal voor het winkelcentrum Overvecht komen ontdekken. Uit deze informatie komt de conclusie dat betaald parkeren	Informatie over betaald parkeren is hier te vinden:https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. In de aangepaste versie van de omgevingsvisie staat een duidelijke beschrijving van de doelstellingen, hoe we deze willen bereiken en hoe we dit gaan monitoren. Daarna geeft de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 een overzicht van wanneer welke ontwikkeling ingepland staat. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vooral de Overvechter raakt. Mensen moeten alsnog met hun auto naar werk en zullen gedwongen worden te betalen of hun auto nog verder weg te parkeren. En laten we even eerlijk zijn, gaat de doorsnee Overvechter een parkeervergunning kunnen betalen? Voor het Honoursprogramma Inclusieve Energietransitie wat ik aan Erasmus Universiteit Rotterdam volg kwam notabene een collega van Dock Overvecht langs om te praten over energiearmoede. Met schrijnende voorbeelden uit mijn eigen wijk werd aan voornamelijk economiestudenten uitgelegd dat energiearmoede niet zomaar met een beleidsvoorstel op te lossen is. Mensen hebben al spanningen om de duurder wordende boodschappen, de energierekening die nog steeds de pannen uit stijgt en nu wordt ook hun gratis parkeerplek afgepakt? Ik begin die demonstratie en de petitie steeds meer te begrijpen. Ik was niet van plan om de petitie te tekenen, sterker nog, ik was van plan om de omgevingsvisie te lezen en medewerkers van de gemeente Utrecht een hart onder de riem te steken. Transities zijn lastig, ze zijn vaak pijnlijk en jeetje, wat gaan ze tergend traag. Of je nu een omgevingsvisie schrijft of een kantine vegetarisch maakt, je houdt nooit iedereen te vriend en het kost altijd bakken met tijd en energie. Maar in een Omgevingsvisie zetten dat alle parkeerplekken betaald worden en dat een slagader van de wijk (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef) een groene, auto-vrije promenade wordt... je maakt het jezelf niet makkelijk, hé? Als Overvechter die hier al geruime tijd woont, heb ik een prangende vraag: wie hebben jullie gesproken? Ik kan zo de adressen aanwijzen met mensen die wel naar jullie bijeenkomsten kunnen en willen komen en jullie leganda's kunnen ontcijferen. Ik kan ook zo de adressen aanwijzen die zeker weten niet langs zijn geweest en ik vrees dat dat echt de overgrote meerderheid is. Een Omgevingsvisie schrijf je vóór mensen. Mensen die er nu wonen en mensen die er gaan wonen. Op het moment dat je visie zo ver af staat van mensen en geen tijdspad bevat die uitlegd hoe veranderingen worden doorgevoerd door de jaren heen, dan stuit je op weerstand.	De omgevingsvisie Overvecht is er voor de huidige en toekomstige Overvechters. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op papier vind ik de Omgevingsvisie echt prachtig. Ware het niet dat ik hier zelf woon en bij mij mijn identieit als Overvechter schuurt met de identiteit die de Omgevingsvisie op de Overvechter van de Toekomst legt. Mijn advies: haal dat betaald parkeren er als de wiedeweerga uit en schrijf een specifiek transitieplan voor de slagader van Overvecht (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef verbinding). Neem mensen mee in hoe die weg er over 5 jaar uit ziet, over 10 jaar en wat dat betekent voor hun woongenot. P.S. wat me ook enorm opvalt: welk probleem neem je weg door betaald parkeren in te voeren en carnegiedreef-zamenhofdreef verbinding weg te halen? Wie heeft dat probleem? Voor wie wórdt dit een probleem? Dat is in de Omgevingsvisie niet duidelijk opgeschreven (ja, over de hele omgevingsvisie heen, maar zo werkt dat natuurlijk niet ;). P.P.S. Zelfs voor mij, een witte, hoogopgeleide Nederlander die niet in enige vorm van geldproblemen zit en een bijna gegarandeerde baankans heeft na haar masteropleiding, lijkt Overvecht van de Toekomst zoals geschreven wordt in de Omgevingsvisie een Overvecht voor de havermelkelite, zoals dat nu in de volksmond wordt genoemd. Ik kan me voorstellen dat de échte Overvechters al voor zich zien hoe ze langzaamaan de wijk uitgedrukt worden door stijgende woonlasten (meer groen = meer huur, autovrij = meer huur, betaald parkeren = meer kosten en ga zo maar door). Opnieuw de vraag: voor wie is het Overvecht van de Toekomst? Welke veranderingen in de demografie van de wijk zullen plaatsvinden gebasseerd op de Omgevingsvisie? Is dat gewensd? Voor wie wel en voor wie niet? Kortom, wie zijn de winnaars en wie worden de verliezers?	
156	Op de bijgeleverde kaart staat dat er een fietstunnel wordt gepland die uitkomt op de de Prof. H. de Vrieslaan, Op dit moment zijn er twee bestaande fietsroutes: langs het Rietveld College en via het station/de Tripkade. Het inplannen van deze extra tunnel zou Overvecht en Tuindorp extra verbinden. Deze extra fietstunnel sluit echter niet aan op een ander verkeersnetwerk dan de twee opties die er al zijn. In Tuindorp is sprake van eenrichtingsverkeer én van smalle straten. De Hugo de Vrieslaan heeft de richting naar Overvecht toe.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als er extra fietsverkeer komt vanuit Overvecht dan zal dat tegen de richting in zijn. In Tuindorp spelen kinderen (gelukkig nog steeds!) graag op straat - wat met extra fietsverkeer in gevaar zou komen. Daarnaast loopt de route 'dood' - fietsers richting centrum zullen via de Prof. Van Bemmelenlaan alsnog terecht komen op de weg die ze ook zouden nemen als ze via het Rietveld College fietsen. Extra tijdswinst is er dus niet. De Prof. Van Bemmelen is een drukke ader in Tuindorp - en extra verkeer zal hier alleen nog maar voor meer problemen zorgen. Ik vraag u de aanleg van de fietstunnel te heroverwegen in het kader van zowel de verkeersveiligheid in Tuindorp en ook omdat de hoge kosten niet in verhouding staan voor de zeer geringe tijdswinst die een enkeling zou kunnen behalen. Als u tijdswinst of een betere bereikbaarheid van Overvecht voor velen zou willen bereiken dan lijkt mij een tunnel bij de spoorwegovergang naar de Pan een veel logischer optie.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
157	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ontspannen in de natuur zijn samen met die prachtige paarden. Het heeft mijn dochter elke week weer een bijzondere ervaring om op de manege te zijn. Het eigen in de mooie omgeving en het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	actieve bezig zijn op de manege, geeft haar veel energie en zelfvertrouwen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
158	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter (11 jaar): de plek waar ze volledig zichzelf kan zijn en tot bloei komt. Waar het op school soms wat moeizamer gaat, voelt ze zich wekelijks op de manege thuis en groeit ze enorm in zelfstandigheid en zelfvertrouwen, het ontwikkelen van leiderschapsvaardigheden (ze kan inmiddels jonge kinderen op weg helpen) en helpt de omgang met de paarden in haar emotionele ontwikkeling/ emotie regulatie (met paarden knuffelen en ze verzorgen doet haar zo goed als ze zich verdrietig voelt of een pittige dag op school heeft gehad!). Bovendien is de manege een fijne ontmoetingsplek ook voor ouders. In de bistro wissel ik persoonlijk veel uit met andere ouders, die een opgroeiend kind in dezelfde leeftijdsfase hebben, waardoor we bij elkaar veel herkenning vinden in bijv. vragen mbt de opvoeding/ontwikkeling, middelbare schoolkeuzes etc.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom; fijn en belangrijk voor de sociale steun! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
159	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedere vrijdagochtend ontspannen en sporten op de rug van een paard of pony. Ik voel sterke verbondenheid met de dieren en met mijn mederuiters. [NAMEN] van de manege zorgen dat de paarden en pony's in de groepsstal een heerlijk, diervriendelijk leven kunnen leiden waarbij zij hun natuurlijke gedrag kunnen vertonen. Dit komt bijna niet op andere maneges voor. Zij werken hard en doen alles om de manege steeds te verbeteren. Door de buitenritten voel ik me dichter bij de natuur. Ik zie ook de mensen van de dagbesteding een zinvolle dagindeling hebben, met activiteiten	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	die bij hen passen. Manege 't Hoogt heeft voor mij en - voor vele anderen - een heel belangrijke betekenis. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
160	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Kom op gemeente, dit is de enige manege die ik ken die echt diervriendelijk met hun paarden omgaat. Dit zijn hele goede positieve ondernemers die er echt iets van maken. Heel veel stallen in de omgeving moeten sluiten, maar deze niet!!! Ik heb een eigen paard maar als ik geen paard had, zou ik hier zeker rijden. Er zijn zelden stallen die zo veel organiseren en waar je crossles kunt volgen. Ik heb erg veel respect voor deze ondernemers. Jullie slaan door in deze plannen. Dit mag echt NIET gebeuren. Ik woon in Overvecht en wordt heel kwaad van deze plannen. Deze manege heeft een onwijs GROTE sociale	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	functie die jullie nu over het hoofd zien omdat je er geen verstand van hebt….. Dit is absoluut een unieke manege die NIET weg mag gaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
161	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik mijn jeugd heb doorgebracht, de liefde voor paarden heb ontwikkeld. Ik denk met warme herinnering terug aan alle mooie ritten te paard door het prachtige Noorderpark! Ik ben er nog regelmatig te vinden. De manege is niet alleen een manege maar een plek waar ik naar toe kan en altijd welkom ben. Dat kan niet verdwijnen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
162	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor gezelligheid, ontspanning, sociaal contact, actief bezig zijn en natuurlijk een hoop leren over de paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
163	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een erg belangrijke plek voor een heleboel verschillende mensen. Kinderen en volwassenen sporten er, krijgen rijles, leren er met dieren omgaan en leren sociale vaardigheden door in groepen te sporten en daarna nog even met elkaar te kletsen. Verder leren ze omgaan met prestatiedruk, want de manege organiseert ook regelmatig wedstrijdjes, waaraan alle ruiters mee kunnen doen. Deze	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	wedstrijden zijn heel laagdrempelig en leuk, en hier wordt aan kinderen én volwassenen geleerd dat het om de lol gaat en niet om het winnen. Tevens is er een studentenvereniging aanwezig op de manege, dus het is echt voor alle leeftijden geschikt en gezellig. Op deze vereniging leren studenten van allerlei verschillende studies en achtergronden andere studenten kennen met eenzelfde voorliefde voor paarden. Naast het rijden, is de manege ook een zorgmanege en heeft dagbesteders. Jeugd en volwassenen kunnen daar aan meedoen en kunnen hierdoor weer deel uitmaken van de samenleving. Ik heb persoonlijk bij de manege gewerkt en ben er ook erg vaak. Hoe vaak er wel niet kinderen gewoon rondhangen voor de gezelligheid of vragen om “klusjes”, want in maneges leer je aanpakken; er is veel fysiek werk te doen wat een hele goede manier is om stress kwijt te raken die we overal ervaren: op school, op het werk, waar dan ook. Ze doen dit alleen of met groepen vriendjes. Het is een fijne en veilige, gezellige plek voor deze kinderen. De manege organiseert ook ponykampen waar de kinderen ontzettend van genieten. Gezien ik er zo vaak was / ben, heb ik ook contact gehad met de dagbesteding. Ik zie deze mensen echt opfleuren op de zorgmanege en ik kan me niet voorstellen dat je deze kans weg wil halen. Zij werken hard, zijn daardoor voldaan en komen met andere mensen in contact. Daarnaast halen ze ook heel veel uit het contact met de verscheidene dieren die ze verzorgen bij de zorgmanege. De manege is dus een belangrijke plek voor kinderen, studenten, volwassenen en mensen die van dagbesteding kunnen gebruikmaken. Naast de functie voor mensen uit Utrecht, heeft de manege nog een functie, namelijk een voorbeeldfunctie. Manege ’t Hoogt is een manege enorm gericht op dierenwelzijn en inspireert daar anderen mee. Op deze mooie locatie, hebben ze genoeg ruimte om daar aan te kunnen voldoen met weilanden, een paddock en dichtbij een park waar er buitengereden kan worden. Afwisseling is voor paarden net zoals voor mensen erg fijn! Daarnaast is het steeds lastiger en onhandiger om een auto te hebben in de stad. Deze locatie is ten minste	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bereikbaar met de fiets, terwijl meeste andere maneges dat niet zijn, omdat je voor de nodige ruimte dan de stad uit moet. Daar komt nog bij dat er de laatste tijd erg veel maneges failliet gaan, dus koester de plekken die er nog wel zijn! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een vreselijke fout zijn. Zie daarom de locatie van Manege 't Hoogt NIET als mogelijke locatie voor voetbalvelden!	
164	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het Noorderpark is een natuurgebied dat alleen met passende recreatie gecombineerd mag worden. Er is al genoeg onrust in de skatepark zone en ook worden vogels verstoord door het jaarlijkse Soenda festival. Aanleg van voetbalvelden doet verder afbreuk aan de natuur. Voetbal is ongetwijfeld een gezonde activiteit voor veel mensen, het is niet verenigbaar met de natuur van het Noorderpark. Een manage daarentegen is juist wel een harmonieuze combinatie met natuur en rust. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
165	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Hiernaast is manage t hoogt een voorbeeldfunctie voor andere maneges voor het paarden welzijn. Paarden worden in kuddeverband gehouden en verre van als gebruiksvoorwerp gebruikt. Er wordt veel informatie gedeeld over het welzijn van dieren. Hier zouden andere maneges van kunnen leren. Dat juist deze manege zou moeten verdwijnen is heel zonde. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
166	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter echt heel veel ze heeft turbo adhd En de paarden op deze Manege geven haar de rust en ze krijgt ook nog eens een boost aan zelf vertrouwen van de paarden ze heeft er zoveel plezier in en ik word daar als moeder ook echt blij van omdat te zien, en dat is fijn het leven is al hectische genoeg Haar wereld en van nog tig ruitertjes stort ook echt in als Manege t hoogt zal moeten verdwijnen En wat wij heel fijn vinden bij de manege is de welzijn van de paarden ze hebben het heel goed daar en dat vinden wij ook erg belangrijk, en [NAMEN] zijn echt top ze doen er alles aan om het voor iedereen ze prettig mogelijk te maken en vooral voor de paarden!! het is gewoon een prachtige manege op een prachtige locatie en dat mag gewoon echt niet verdwijnen!!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
167	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter heel veel. Zowel sociaal, emotionele ontwikkeling als sportief gebied. Ze is daar een paar dagen in de week (en dus niet binnen achter een scherm of op straat rondhangen)!) De manege heeft een hele positieve bijdrage aan haar ontwikkeling. Dit geldt voor veel kinderen daar. Daarnaast is, in tegenstelling tot andere maneges in de buurt Manege T Hoogt in Utrecht en omstreken een van de weinige maneges die het welzijn van de paarden en pony’s zo voorop stellen. Je.kan zo n manege ook niet even verplaatsen. Voetbalvelden wel! Ik willen vragen hier iets creatiever over te willen nadenken over een locatie hiervoor. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
168	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Tot mijn verbazing schrijft u dat u 3 tot 4 sportvelden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	wilt plaatsen op nummer 6 'zoeklocatie sport noorderpark'. Het zal u bekend zijn dat dit de huidige plek is van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur (en omgangsregels: samen met fietsers, wandelaars, honden, van het park genieten) in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Deze manege is al meer dan 5 jaar, en daarvoor nog tientallen jaren langer onder andere eigenaar, het thuis en vakantie in eigen stad van velen. Een plek dicht bij de stad waar kinderen en volwassenen hun dagelijkse zaken helemaal los kunnen laten en zich bezig houden met dier, natuur en sociale contacten. Hiernaast zal het u niet ontgaan zijn dat het een hele bijzondere manege is. Ten eerste omdat de dieren altijd (!) samen in een kudde lopen. Dit is een basisbehoefte van deze dieren en helaas is nagenoeg alle andere stallen geen werkelijkheid. Het is een goed voorbeeld voor de Overvechtse en Utrechtse mensen hoe je op een natuurlijke manier dieren kunt houden en verzorgen. Ten tweede weet u dat de manege een zorglocatie is: de toegevoegde waarde van dagbesteding met dier en natuur staat buiten kijf. Jeugd en volwassen deelnemers kunnen weer deel uitmaken van de samenleving. Ten derde biedt de manege buitengewone programma's aan: bijvoorbeeld met hun crossterrein. Het is voor mij, als manegeruiter, uitzonderlijk dat ik met een manegepaard crosslessen kan rijden Manege t Hoogt maakt dit mogelijk en dit betekent veel voor mij. Al met al is het voor mij een plek op een locatie die ik niet kan missen in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt níet te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
169	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij echt super veel, ik heb zoveel vriendinnen daar gemaakt en het is het enige wat ik echt belangrijk vind. Als ik teveel stress heb met school ga ik naar de manege om mijn hoofd helemaal leeg te maken, en dat lukt ook hierdoor. Als de manege weg gaat zou ik dat echt niet leuk vinden en zou ik dus ook een andere manier moeten zoeken. Ook zou ik niet weten waar alle pony's en paarden heen zouden moeten en zou ik dit heel verdrietig vinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
170	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een comfort plek, waar iedereen zichzelf kan zijn en iedereen hoort erbij. Ook moet ik hier heel erg van bijkomen, want ik weet niet wat ik zonder de manege zou moeten. Ook is de manege een plek waar ik altijd naartoe ga als ik even niet meer lekker in mijn vel zit. Als de manege weg gaat wordt dit alleen maar erger. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
171	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij super veel als ik me even niet zo fijn voel ga ik er heen of als ik even afleiding nodig heb. Thuis is er vaak ruzie en dan kan ik die ruzies even ontsnappen door naar de manege te gaan. Ik zou niet weten wat ik anders moet doen als de manege weg is. Ik heb zo veel vriendinnen en vrienden op de manege gemaakt en als ik niet meer naar de manege kan zie ik die vrienden nooit tot niet zo vaak meer. Mijn mentale gezondheid is ook niet heel goed en heb een tijdje zelfmoord gedachtes gehad. Het was dan heel fijn om naar de manege te gaan en rondom de paarden te zijn. Dat hielp heel erg. Ik denk dat heel veel mensen er zo over denken en dat het voor iemand goed zal zijn als de manege weg gaat. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
172	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
173	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en pony-rijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: 1 á 2 x in de week samen met mijn kleindochter heerlijk met pony's en paarden bezig zijn. Een geweldig mooie sport en hobby! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
174	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
175	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een stuk ontspanning. Even rust in het drukke stadsleven. Ook de schaatsbaan die ze maken als de winter meewerkt is geweldig! Kinderen vinden het top daar! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
176	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een moment van connectie. Samen met anderen zijn en je passie met hen delen. Ook is het een moment van rust voor jezelf. Even uit de drukke werkweek. Het is voor vele een betekenisvolle plek, waardoor het te gek voor woorden zou zijn als het verdwijnt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
177	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij nostalgie. Deze manege bestaat al lange tijd en is overgenomen door 2 enthousiaste mensen. Zij hebben hier een prachtig bedrijf van gemaakt, waar dierwelzijn en plezierig paardrijden hoog in het vaandel staan! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
178	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar mijn 10 jarige zoon volledig zichzelf is. Hij volgt het Young Leader Program wat ook een duidelijk effect heeft op zijn school. Dit is uniek in Utrecht. Hij wordt gezien, hij leert hier zo ontzettend veel: doorzetten, in je kracht staan, organiseren...het is een pad wat hij bewandelt naast zijn school en wat hem zoveel verder helpt. Zoals wij vaak roepen: door de manege geen therapie nodig. En dat is waar. Dit komt zelfs uit wetenschappelijk onderzoek. Ik geloof niet dat dit ooit met voetbal is aangetoond. Op de manege betalen we alles zelf....geen subsidies...we regelen het allemaal zelf en dat is echt niet altijd makkelijk. Het beetje groen wat wij door de manege meerdere dagen per week meemaken is uniek. En zal echt moeten blijven. Deze manege is uniek is zn manier qua paardwelzijn. Echt uniek voor Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
179	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter een plek waar hobby, plezier, leren en nieuwe vriendinnen maken samen komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
180	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: ALLES ! een plek waar ik niet bezig ben met mijn problemen van het dagelijks leven. Een plek waar ik iemand ben en word gezien. Dieren maar vooral paarden zijn mijn leven ! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
181	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij alles. Het is mijn wekelijkse uitlaatklep na drukke werkdagen, mijn allergrootste hobby en passie sinds klein meisje. Het is een unieke plek waar het welzijn van de paarden/pony's voorop staat en er op een hele fijne manier met de ruiters wordt omgegaan. Ook worden er allerlei leuke en leerzame activiteiten aangeboden en is er dus zelfs dagbesteding mogelijk.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is er altijd super gezellig en de paarden/pony's maken een onmisbaar en onvervangbaar deel uit van mijn leven. Ik ben al jaren vaste klant bij Manege 't Hoogt en ik kan mij niet indenken dat ik geen paardrijles meer bij hun zou kunnen volgen, laat staan dat de manege volledig vervangen wordt door voetbalvelden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
182	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het kunnen genieten van de paarden en de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
183	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Er zijn voetbalvelden genoeg in de omgeving en ook andere plekken waar dit gerealiseerd kan worden. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter wekelijks plezier en passie. Inmiddels heeft zij ook veel vriendinnen leren kennen en is helemaal gek van paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
184	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij de plek waar mijn dochter haar zo geliefde sport uitoefent én haar sociale contacten heeft! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
185	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het omgaan met dieren trekt zeker ook een specifieke doelgroep kinderen. Anders dan de hockey en voetbaljeugd zijn kinderen die begaan zijn met dieren gemiddeld gezien wat gevoeliger of zelfs kwetsbaarder. ‘Paardenmeisjes’ (6 tot 60+) hebben over het algemeen een zeer emotionele band met ‘hun’ lievelingspaarden. Het wegvallen van de manege zou voor honderden mensen een enorm persoonlijk drama betekenen. Manege ’t Hoogt biedt iedereen een veilige plek, zeker ook voor kinderen en jeugd met een rugzakje. Ook de zorgboerderij is een dagelijks toevluchtsoord waar mensen met een beperking werken aan hun eigenwaarde en het gevoel iets zinnigs te kunnen bijdragen aan de samenleving. Het is wetenschappelijk vastgesteld dat kinderen (en volwassenen) met bijvoorbeeld adhd, add, autisme, asperger en ptss zeer veel baat hebben bij het hebben van interactie met paarden. De wat ruwere sporten zijn voor deze doelgroep te intimiderend of hebben een counter- effect op het gedrag. Daarnaast maakt ’t Hoogt zich ook binnen de landelijke organisaties KNHS en FNRS multifocaal hard voor het dierwelzijn zowel op het vlak van huisvesting, voeding en verzorging als in de omgang met mensen. Een en ander volledig in lijn met de uitrol van het meest moderne Mellor (et al. 2020) dierwelzijnsmodel (zie ook zienswijze Raad voor Dieren). Inmiddels lopen er projecten en studiedagen voor o.a. instructeurs van andere locaties. Aandacht wordt besteed aan gezonder bewegen, fitheid, ruitergewicht en alternatieve meer paard-cognitiegerichte trainingsmethoden. ’t Hoogt is landelijk gezien een baanbreker, koploper en voorbeeldbedrijf als het gaat om het tegengaan van de verruwing en het op alle fronten verduurzamen van de paardensport.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege met als doel het bedienen van voetbaljeugd ten koste van de manegejeugd op juist deze bijzondere plek zou een meer dan ernstige en zelfs discriminerende dwaling zijn. Het zou veel verdriet veroorzaken en voor velen van een onvoorstelbare onrechtvaardigheid van het gemeentelijk beleid getuigen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
186	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege heeft een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een hele fijne manege waar gezellig samenzijn belangrijk is. Daarnaast is dit de één van de weinige maneges waar dierwelzijn hoog in het vaandel staat. De dieren worden hier niet alleen met volle liefde verzorgd, maar hebben ook de mogelijkheid om echt paard te zijn. Dit is een voorbeeld voor veel andere maneges. Het heeft hiermee een voorbeeldfunctie voor vele andere maneges en dat binnen jullie stadsgrenzen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
187	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
188	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een plek waar ik mezelf kan zijn en kan ontwikkelen tot een beter en goed mens. Ik krijg hier de kans om een eigen identiteit te ontwikkelen en enorm te genieten van de natuur hier in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
189	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar kinderen en volwassenen tot rust kunnen komen, leren wat respect is, verzorging van een prachtig dier, verantwoordelijkheid en met anderen omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
190	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Ik ben hier als kind begonnen aan de passie van mijn leven. Na een aantal jaar zijn die eigenaren ook al gedwongen failliet gegaan. Nu hebben de huidige eigenaren het bedrijf weer opgepakt en er een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	prachtige plek voor gemaakt voor alle leeftijden om een van de beste passies die er zijn de ontdekken. Als nu het bedrijf WEER failliet wordt gedwongen zou dat onacceptabel zijn en zullen daar een ontzettend groot aantal mensenecht kapot van zijn. Denk aan de jonge meiden en jongens die hun lievelingspaard nooit meer gaan zien omdat hij verkocht moet worden. Ik heb dit toen bij de eerste eigenaren meegemaakt en ik ben er zes jaar later nog steeds niet helemaal overheen. Je zult de jonge mensen die daar met hun favoriete paardjes leren om paard te rijden op een zachtaardige manier ontzettend veel pijn doen. En natuurlijk is het verschrikkelijk stressvol voor alle paarden die van elkaar gescheiden worden en naar een andere plek gestuurd worden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
191	Als bewoner van Overvecht kan ik mij in grote lijnen vinden in het ontwerp. Sta volledig achter de verkeerdparagraaf. Hopelijk wordt voldoende aandacht gegeven aan woningen voor het middensegment, alleen zo kan de wijk weerbaar blijven.	Fijn om te horen dat u zich kunt vinden in de voorstelde maatregelen in de verkeersparagraaf. De ontwikkelrichting voor het middensegment in Overvecht is dat deze moet toenemen. In alle projecten wordt onder andere ingezet op dit segment.
192	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat heel bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is er al heel veel jaar op deze plek en heeft in al die jaren steeds laten zien dat het bestaansrecht heeft als bedrijf en als fantastische plek voor jing en oud, mens en dier samen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een grote fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
193	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een hele hoop herinneringen en fijne plek waar iedereen terecht kan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voetbal velden die er genoeg zijn in de omgeving, en het is een sport waar tegenwoordig alleen maar meer zinloos geweld in voor komt. Iets wat op een manege totaal niet terug te vinden is.	
194	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
195	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
196	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren acht ik overbodig en onnodig en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel jonge kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Dit baart mij echt zorgen. De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een rustige en kindvriendelijke buurt. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd midden in de wijk bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn grote kosten gemoeid bij de realisatie van de huidige plannen. Middelen zouden heel veel beter besteed kunnen worden aan meer noodzakelijke projecten. Een fietstunnel onder station Overvecht is kostenefficiënter. Deze is echter niet voor niets indertijd gesloten o.a. vanwege overlast. Kortom: enige toegevoegde waarde ontbreekt mijns inziens en de impact voor de bewoners van Tuindorp is groot. Het zou de betrokken wethouder sieren als ze de bezwaren van de bewoners serieus neemt.	
197	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij mijn jeugd, de liefde voor paarden en de toekomst voor mijn kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
198	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
199	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: vriendschap, dierenwelzijn (een manege houden zoals bij manege t Hoogt is vooruitstrevend in dierenwelzijn), natuur, sport en ontspanning. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
200	> Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… > Ik maak me oprecht zorgen hierover…. > Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. > Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. > Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. > Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. > De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. > De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. > (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer) > > Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." > (maar dat weten jullie natuurlijk al)	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Wij vinden het heel vervelend om te horen dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Wij proberen met de visie het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker en sneller te maken zodat deze een beter alternatief voor de auto worden. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Ook de nieuwe bewoners van Overvecht hebben recht op groen. Dit doen we niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief. Bijvoorbeeld met veel nieuwe bewoners wordt een bestaand park in de toekomst drukker gebruikt dan nu. Om de kwaliteit van het park te verhogen breiden we het groen uit ten koste van

Nr.	Reactie	Antwoord
	> En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: > “ Autowegen door de parken komen te vervallen” > Huh? > Overvecht is een Park! > En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? > Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! > De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. > Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. > > Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto’s voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. > En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. > > Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. > Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. > Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. > Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Inderdaad: ik heb al via deze weg gereageerd maar wil reageren op een uitspraak van Lot van Hooijdonk:” ….dat veel bewoners willen dat de wijk verkeersveilig word, daarom is in het concept voorgesteld om een aantal wegen af te sluiten” Nogmaals dit is in mijn woonomgeving al gebeurd zodat er weinig uitvalswegen zijn. Maar afsluiten van wegen geeft geen verkeersveiligheid…..wel meer controles op gedrag van automobilisten, verkeersdrempels. Afsluiten van wegen / auto’s terug dringen uit de samenleving hoort bij het gedachtegoed van	bestande verharding en zorgen dat het park minder versnipperd is en beter verbonden met de buurt. Ook moeten buurten die nu nog versteend zijn groener worden om de wijk aan het verandernde klimaat aan te passen. denk aan hevige regenbuien en hogere temperaturen. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Onderdeel van de visie is het herinrichten van alle straten. De buurtstraten worden ingericht als 30 (of 15) km/u straten met drempels en klinkerverharding. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Het is goed om te horen dat de uiteindelijke herinrichting van de Carnegiedreef als positief wordt ervaren, ondanks de langere periode waarin tijdelijke maatregelen zoals rood-witte tonnen nodig waren om het slingerende effect te creëren. Bij het opstellen van de omgevingsvisie Overvecht is specifiek gekeken naar de opzet van de wijk en hoe we de sterke punten van de wijk kunnen versterken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen links….een partij die in Utrecht groot is mede dankzij de vele studenten in deze stad. De opmerking van raadslid Fred Dekkers:" …..tegelijkertijd weten dat er een nog grotere groep is die voor de veranderingen is…" vind ik vaag….hoe kom je aan deze informatie? Welke veranderingen? Ik heb niet het idee dat ik hier in ben meegenomen als bewoner van Overvecht. Oh ja….de Carnegiedreef was jaren geleden een twee baans auto weg…door een dodelijk ongeval en demonstraties van omwonende is het de nu bekende " Slingerweg " geworden. (verkeersveiligheid dus…) (overigens: het duurde erg lang voor deze zo mooi is opgeknapt want jaren hebben er rood/witte tonnen gevuld met zand op de weg gestaan om het " slinger effect te creëren) Ik voel met name onvrede dat er naar Overvecht word gekeken als een doorsnee wijk met smalle straten, huizen dicht op elkaar, Parkeer overlast …..juist omdat hiervan geen sprake is maakt het deze wijk zo mooi en leefbaar voor een ieder. Doordat er op deze manier word gekeken merk ik ook dat ik er geen vertrouwen in heb dat jullie mijn bijdrage via de mail meenemen in de vergadering later dit jaar gepland. Nogmaals dank voor jullie inzet voor de wijk Overvecht, in mijn vorige mail gaf ik al aan wat ik wel als positief ervaar maar dat neemt helaas niet mijn onrust weg.	Alle zienswijzen zijn doorgenomen en beantwoord. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
201	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: De manege heeft naast sporten, een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Ik zie dat mijn kind en andere kinderen meer zelfvertrouwen krijgen door de omgang met elkaar en de paarden. Ook kinderen die t op school moeilijker hebben, omdat ze buiten de groep vallen of gepest worden, vinden hier gelijk gestemden en voelen zich thuis. Ze bloeien hierop. Deze plek mag niet verdwijnen voor de jeugd, dit is een bijzondere plek om te sporten met paarden. In Utrecht zijn meerdere mogelijkheden om te voetballen, maar paardrijden niet. Zeker niet waar paarden in natuurlijke omgeving gezamenlijk in de groep leven (beter voor t paard). Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
202	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet wijken voor dit plan. Maneges hebben het zwaar in de huidige tijd. De toenemende kosten voor onder andere voer, energie, dierenarts, tandarts, hoefsmid, harnachement en aanschafkosten van paarden maken dat veel maneges de afgelopen tijd hun deuren hebben moeten sluiten. Dat is jammer voor de toekomstige jeugd. Kinderen groeien steeds meer binnenshuis op en hebben nog weinig binding	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met natuur en buitenleven. Dit is weer van invloed op hun sociale ontwikkeling en weerbaarheid. De laatste jaren staan veel maneges in de schijnwerpers vanwege de toenemende aandacht voor dierwelzijn. Een van de misstanden van maneges is sociale isolatie. Paarden zijn uitermate sociale dieren die in de natuur in kuddes samen leven en complexe relaties onderhouden. Daarnaast zijn paarden zeer gevoelige dieren die heel goed in staat non verbale communicatie van mensen te lezen en daarop te reageren. Paarden zijn eerlijk in hun communicatie en leven in het hier en nu. Niet voor niets worden ze daarom vaak ingezet in managementtrainingen, teambuildingsactiviteiten, coaching sessies en therapieën bij mensen met psychische klachten. Paardrijden en omgang met paarden is meer dan alleen een sport. Het helpt kinderen en volwassenen in het ontwikkelen van hun zelfvertrouwen en leiderschap. Daarnaast biedt het omgaan met paarden troost en afleiding in moeilijke tijden. Juist daarom is het zo belangrijk dat maneges blijven bestaan. Bij manege ‘t Hoogt hebben ze als geen ander oog voor het welzijn van de paarden en pony’s. De paarden leven in kuddeverband, krijgen een individueel voedingsbeleid en worden ingezet voor afwisselend werk. Daarnaast wordt de gezondheid van de paarden goed in de gaten gehouden en krijgen de paarden wekelijks onbelaste beweging. Ik heb in mijn leven veel maneges gezien en nergens hadden de paarden het zo goed als bij ‘t Hoogt. Bovendien heeft deze manege ook een functie als zorgmanege. Zij bieden kleinschalige dagopvang aan jongeren en volwassenen met uiteenlopende hulpvragen. Er wordt gewerkt aan ritme, regelmaat en persoonlijke ontwikkeling met als doel dat deelnemers een plek vinden in de maatschappij. De huidige eigenaren hebben al hun energie en tijd in dit bedrijf gestoken en hebben er een hele mooie plek van gemaakt met oog voor het welzijn van dier en mens. Het mag niet zo zijn dat deze mooie plek moet verdwijnen en plaats moet maken voor vier kunst(!)grasvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
203	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik werk zelf als deelnemer van de zorgmanage op de manage. Hier werk ik met veel plezier aan mijn persoonlijke doelen om weer te kunnen werken. Ik heb ook een baan aangeboden gekregen bij de manage wanneer ik weer kan werken en de mogelijkheid om verder te kunnen ontwikkelen in de paardenwereld. De manage is meer dan een plek om te paard te rijden. Het is een plek om jezelf te ontwikkelen en te leren kennen. De sfeer en de mensen die hier rijden en werken zorgen dat dit een unieke plek is wat zoveel kan geven. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
204	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een mooie nabije plek om deze prachtige hobby uit te oefenen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
205	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een oase van rust waar ik kan genieten van paardrijden, van heerlijke buitenritten, van sociale contacten met veel (paarden)vrienden, van ontspannen tussen de paarden met gelijkgezinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
206	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een unieke plek waar kinderen en volwassen kunnen sporten maar dan op een andere manier als voetballen. Er zijn al veel maneges die verdwijnen en dat is een slechte zaak. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
207	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een uitlaatklep voor mij en voor de kinderen , het enigste stukje in Utrecht om nog je rust te vinden en je veilig te voelen. Dat is op een voetbalveld niet meer. Dus zoek een andere locatie maar niet hier A.U.B. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
208	Wij als bewoners van Overvecht zijn het er niet mee eens dat de manege t Hoogt weg moet omdat daar voetbalvelden moeten komen. Als jullie wisten hoeveel kinderen daar met heel veel passie en plezier paardrijden ook onze kleindochter rijdt daar paard. Wat een belachelijke beslissing maakt de gemeente Utrecht omdat dit te gaan uitvoeren. Wij stemmen tegen!!!!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
209	Betrek alstublieft alle inzendingen bij de uiteindelijke plannen, want Utrecht heeft al de twijfelachtige reputatie om na schijninspraak de eigen plannen als superieur door te drukken! Maak nu niet diezelfde fout. Wat mij betreft: 1. hier en daar een knip: prima, maar houd doorgaande (de dreven met namen van grote rivieren) routes open. 2. houd de dreven met namen van grote denkers en wetenschappers helemaal zoals ze nu zijn (4-baans) anders krijgen we hetzelfde debacle als bij de stadsboulevards: fileleed met veel stationair draaiende motoren van stilstaande auto's die gezamenlijk uiteindelijk zoveel uitstoot produceren dat de stad (cq Overvecht) er onder aan de steep veel slechter aan toe is. Je kunt wel de automobilist de stad uit proberen te pesten, maar het leed bij de recente stadsboulevards leert dat dat toch niet lukt, met de geschetste negatieve	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevolgen voor milieu en hulpdiensten tot gevolg. Je moet er toch niet aan denken dat bijv. de Franciscusdreef een tweebaans bottleneck wordt! NIET DOEN!!! Leer van de gemaakte fouten! En...meer inbreilokaties (=meer huizen) mét meer groen. Hoe gaan we dat doen? Dat is de burger gewoon voor de gek houden! Blijf van het bestaande groen af. Dankzij het beroemde groen is Overvecht nog enigszins leefbaar, maar als je er meer mensen in propt, moet dat hoe dan ook gaan ten koste van het (al bestaande) groen en dan wordt Overvecht pas echt een wijk met een megaprobleem (probleemwijk). Volgens mij is de omgevingsvisie in het huidige concept een 'blessing in disguise', een prachtig vermomde truc om gewoon die 5000 huizen er door te drukken en de automobilist weg te pesten. Ook NIET DOEN! Als je meer bij wilt bouwen, dan maar nieuwe bouwgrond kopen aan de rand van de stad, maar laat Overvecht zo groen als het nu is.	3. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Overvecht wordt nog groener. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen.
210	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht (en ver daarbuiten) door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn dochter (bijna 17 jr. oud) zit sinds een jaar op de dagbesteding van manege 't Hoogt gedurende 3 dag(delen) per week. Zij is gediagnosticeerd met o.a. Selectief Mutisme (zij praat enkel wanneer ze zich veilig voelt, dieren oordelen niet, daarom voelt ze zich veiliger bij dieren) maar functioneert op hoog niveau (op school, zij zat voorheen op het KrommeRijn College aan de Ramsesdreef in Overvecht, werkte zij op VWO-niveau maar zij is niet toetsbaar, daarom lukt het haar niet meer om naar school te gaan en is zij b.v. ook niet te testen op hoogbegaafdheid). Wij wonen zelf in Driebergen; een vorm van dagbesteding vinden waar zij met haar niveau uitdaging kon vinden en waar ook met dieren werd gewerkt is ons op geen enkele andere plek gelukt. Omdat mijn dochter ook veel fysieke ongemakken ervaart (zij heeft o.a. een knie-operatie gehad) kan zij momenteel geen hele dagen deelnemen aan dagbesteding. Zij is heel blij om in elk geval voor halve dagen daar terecht te kunnen maar zou het liefst 5 dagen per week gaan. Thuis verveelt zij zich enorm en zij kan sociaal-emotioneel niet deelnemen aan activiteiten (heeft geen vrienden en wij hebben vrijwel geen familie, ik draag 100% alleen de zorg voor Leonie en haar met ASS-gediagnosticeerde halfbroer) en fysiek gezien is paardrijden ook de enige sport die zij zou kunnen beoefenen. Op de dagen dat zij wel gaat betekent dit dat ik haar om 09.15u breng en om 12.30u weer ophaal, daar omheen plan ik mijn 40-urige werkweek. Wanneer zij het niet zo naar haar zin had gehad op manege 't Hoogt, had ik het nooit zo lang volgehouden om haar heen-en weer te rijden. Bovendien biedt manege 't Hoogt ook dagbesteding voor volwassenen, zodat zij niet, wanneer zij volgend jaar 18 jaar wordt, een andere plek hoeft te zoeken. En er is een mogelijkheid tot samenwerking met school: wanneer het weer mogelijk zou zijn voor Leonie kan zij dagbesteding op manege 't Hoogt combineren met school, gezien deze laatste op loopafstand van manege 't Hoogt is. Mijn dochter heeft onlangs 2 weken in het ziekenhuis gelegen. Toen zij voor 1 nacht naar huis mocht, was het eerste dat zij mij vroeg, of we eerst even langs manege 't Hoogt konden gaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	U begrijpt, manege 't Hoogt is (ook) voor ons een erg belangrijke plek en ik zou helaas geen alternatief kunnen bedenken waar Leonie zo tot bloei komt als op manege 't Hoogt! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
211	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A (onze directe buren!) een viertal voetbalvelden/sportvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: fijne buren en een plek waar wij en onze kinderen graag komen. Wij hebben dit ook in onze afweging meegenomen toen wij hier kwamen wonen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden of andere sportvelden.	
212	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
213	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
214	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: op een dier vriendelijke manier omgaan met paarden , het verzorgen van de paarden en op een mooie en goede manier leren paardrijden. Manege t Hoogt is voor mij een heerlijke plek om te zijn,zowel vanwege de fantastische locatie,alswel door de fijne en gezellige sfeer die er is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
215	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij dat vele mensen kennis mogen maken met de mooie connectie tussen mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
216	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege absoluut niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging èn het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. t Hoogt is één van de bijzondere maneges juist omdat ze zoveel aandacht besteden aan het dierenwelzijn, zoel in hun zorg aan de dieren als ook in de voorlichting aan de klanten. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
217	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Op manege 't Hoogt krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege creeërt voor mij een fijne plek om vaak wedstrijden te rijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
218	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik binnen de provincie Utrecht mijn sport eventing kan trainen dit terrein met natuurlijke hindernissen rondom de manage is de enige plek in de provincie waar dit mogelijk is. Ik en vele andere ruiters uit de provincie komen trainen bij de manege om ons voor te bereiden op de wedstrijden of om onze paarden afwisseling in de training te geven wat het paardenwelzijn als geen ander bevorderd. Dit terrein is veilig,	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegankelijk voor elk niveau en uniek in de provincie. Het zou zeer betreurenswaardig zijn als de enige trainingsfaciliteit binnen de provincie gesloten wordt voor een sport als voetbal wat overal door de hele stad en provincie wordt aangeboden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
219	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: natuur dichtbij, kinderen die contact maken met dieren, past bij de omgeving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
220	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een bijzondere groene oase aan de stadsrand met een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen, al vanaf de jaren 80 uit de vorige eeuw, paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek vol herinneringen, vriendschappen en een voorbeeld voor kinderen en volwassenen om respectvol om te leren gaan met de dieren maar ook met elkaar! Een veilige plek voor mens en dier waar je jezelf kunt en mag zijn. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is en vele mensen maar ook de paarden en pony's ernstig zal duperen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
221	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij als ex-student daarnaast een herinnering aan een rustpunt in mijn studietijd destijds. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
222	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Waarom mag deze manege niet verdwijnen: Deze manege is met hart en ziel opgebouwd en ik ken geen betere manege waar er zo goed voor de paarden gezorgd wordt als op Manege 't Hoogt. Er worden al te veel maneges gesloten en absoluut deze zou er NIET bij moeten zitten, deze mensen hebben voor zowel paard als mens hun hart op de juiste plaats. De plekken voor zorg instellingen zijn ook al schaars en deze manege waar ze super lieve paarden hebben door de manier van hun management kunnen zij die het nodig hebben genieten hun dag besteding en met deze prachtige paarden om hen heen. Het zou een hele grote fout zijn en echt voor heel veel mensen en dieren te pijnlijk om van deze plek afscheidt te moeten nemen. Deze plek mag niet verdwijnen voor de voetbalvelden, u zou eerst eens langs andere maneges moeten gaan om te kijken hoe de paarden er daarbij staan, deze worden niet zo goed verzorgd en ga wat vaker op de koffie bij deze manege, ook erg leuk als er wedstrijden zijn en iedereen hun paard mooi heeft gemaakt en zo kan ik nog wel even doorgaan aan activiteiten, dit is meer dat 90 min achter een bal aan rennen en zelfs dat kunnen de paarden, maar neem dit paradijs de kinderen, volwassen en vooral ook de paarden niet af.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
223	We vinden het ongelooflijk dat er bij krapte in de Jeugdzorg een plek ls t Hoogt van de kaart geveegd wordt. Schandalig! De Jeugdzorg heeft juist dagbesteding plekken als t Hoogt nodig. In Utrecht zijn er nauwelijks plekken als T Hoogt beschikbaar en daarnaast zijn er wachtlijsten. Met als gevolg dat kwetsbare gezinnen hieronder lijden en plaats moeten maken voor voetbalvelden die er ook te vinden zijn in andere wijken. Geen goede ontwikkeling dus wij gezin van 4 stemmen tegen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
224	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: de mogelijkheid voor kinderen die dit willen kunnen paardeijden in de buurt. Daqrnaast zijn er al enorm verl vorybalveldennin Ovwrvexht en gevonf. Wat diversiteit is niet verkeersd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
225	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij onderdeel van een ontspannen en rijk natuurgebied, waar mensen samen- en in beweging komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
226	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
227	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik kom dagelijks langs de manege, en denk dat vier voetbalvelden, goh hoe zou u dat zelf zien. ik woon zelf in vleuten, in de buurt van vvde meern/ desto en pvcv. mijn zoon heeft zelf ook gevoetbald, en laten we eerlijk zijn als je ziet hoeveel kinderen met de auto naar het voetbalveld worden gebracht vraag ik me echt af hoe u dat denkt te gaan realiseren daar op die toch al niet al te brede gageldijk. Doe daar het sausje sluipverkeer rond 5/6 uur bij, en die kinderen die dan toevallig wel op de fiets gaan zijn potentiële verkeersslachtoffers. Uiteraard snap ik dat u met vier voetbalvelden veel meer kinderen aan het sporten krijg dan die ene manege kan bieden. Maar veelal zijn de personen die zelf geen paard hebben en dus aangewezen zijn op een manege waar ze paarden hebben, geen personen die gaan voetballen. Dus u ontneemt die personen wel hun sport/beweging. Veel meer optie's zijn er niet om zonder eigen paard te kunnen paardrijden. Ook op manege's zijn wachtlijsten, dus voorlopig zijn er geen plekken beschikbaar. Wij hebben zelf paarden, maar ook dat is steeds minder leuk, kosten stijgen de pan uit, maar terugvallen op een manege is niet haalbaar vanwege geen plek. Dus ik moet me scheel betalen om toch paard te kunnen rijden of ik moet mijn hobby die ik al 53 jaar uitvoer laten schieten. Daarnaast vraag ik me ook wel een beetje af hoe een voetbalvereniging tegenwoordig aan voldoende vrijwilligers denkt te komen, zeker voor 4 velden. Ervan uitgaande dat er dagelijks van 4 tot minimaal 21 uur gevoetbald gaat	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden en op woensdag van 2 tot 9 zaterdag van 9 tot 17.00. zaterdag niet meegenomen is een wedstrijddag, is totaal 27 uur maar 4 velden is 108 uur vrijwilligers met dat een max van 1 vrijwilliger per groep (het feit dat kinderen tegenwoordig bijna geen of zelfs geen respect hebben voor andere dan maar even niet meegenomen, ik zou niet graag alleen voor een groep van 15 jongeren staan die ik over een voetbalveld moet jagen. 15 jongeren op een paard is een stuk eenvoudiger) . U weet zelf ook denk ik wel dat ouders daar tegenwoordig helemaal geen zin meer in hebben en hun kinderen afgooien in de hoop dat een ander hun kind ff bezig wil houden, tenminste dat was in de tijd dat mijn zoon op voetbal zat al de normaalste gang van zaken. Ja en bij de voetbal zijn ook wachtlijsten. Bij de manege zijn ook wachtlijsten. En zo ook op de woningmarkt . Bij de huisarts. enz. Snap dat de gemeente die simpelweg geheel uit zijn jasje is gegroeid op zoek moet naar sportgelegenheid maar misschien is dit meer iets voor de tweede kamer om op te lossen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
228	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: eindelijk een Manege waar de paarden in groepsverband lopen en niet 24/7 in stal staan. Waar paarden voorop staan maar ook kinderen goed paardvriendelijk leren rijden. Een waardevol iets wat niet mag sluiten, er zijn al zo weinig maneges. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
229	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedereen jong en oud kennis laten maken met de unieke kracht van omgaan met paarden. Paarden brengen mensen verantwoordelijkheid, dierenliefde, in de kracht staan en nog zoveel meer!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Iedereen moet laagdrempelig toegang kunnen houden tot de paardensport of omgang met paarden. Manage t'hoogt ligt nog dichtbij de (stadse) mensen. Anders heb je een auto nodig en nog meer geld! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
230	Als de plannen uitgevoerd gaan worden zoals ze nu liggen, dan zal Overvecht geen prettige woonwijk meer worden. Iedereen wil in een veilige buurt wonen, daar is ook niets op tegen, maar staten afsluiten of versmallen zorgt voor ergernis en files van in -en uit de wijk. Zorg voor veilige oversteekplaatsen, daar creëer je meer veiligheid mee. Overvecht is al een hele groene wijk meer groen hebben we niet nodig. Steek het geld van Overvecht in een schone en gezellige Overvecht waar alle doelgroepen zich thuis voelen. Graag zien wij dat de plannen worden herzien.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Gemengd wonen in een prettige wijk is een van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Wij denken dat de maatregelen zoals die zijn opgesteld in de omgevingsvisie hieraan zullen bijdragen.
231	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij diversiteit en mogelijkheden voor mijn kind om zich te ontwikkelen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
232	Wij wonen aan de Patmosdreef en als buren van het Winkelcentrum Overvecht maken we ons grote zorgen over de over-de-top plannen voor deze plek. Daar bovenop komt dan de Omgevingsvisie met o.a. het plan onze binnentuinen vol te bouwen.	Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk gebied met onder andere hoogbouw, maar het gebied wordt ook groener dan het nu is. Zowel in het openbaar gebied als in de binnentuinen zullen er speelplekken voor (kleine) kinderne zijn. Daarnaast worden de groen-waterverbindingen met de parken rondom het gebied verbeterd en toegankelijker gemaakt. De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef is maatwerk. De mate waarin dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een flink deel van de dag geeft de flat aan de Naxosdreef schaduw over onze flat. Dat gaat ook op voor de 8 hoog-flat aan de Theemsdreef, voor de flat aan de Androsdreef geeft de Milosdreef schaduw. Met hoogbouw in de binnentuinen aan de Thira-, Kos- en Chiosdreef komt er meer schaduw over onze gebouwen en zullen wij nog nauwelijks zon binnen krijgen. Dat zal in de winter onze verwarmingskosten flink opdrijven. In het Wijkbericht van april 2024 met de aanhef: “Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de Zamenhofdreef e.o.?” staat (onder het kopje “Verschillend en voor iedereen”) dat er ruimte gemaakt wordt voor sport- en speelplekken. Dit is in schrille tegenspraak met de plannen om bovengenoemde binnentuinen, die deze functie al hebben, te bebouwen. Rond elk van de binnentuinen staan 144 appartementen en een aantal drive-inwoningen. Het bebouwen van de binnentuinen betekent voor deze bewoners dat buiten spelen met (klein)kinderen verder van huis moet gaan gebeuren. Dus een grotere tijdsinvestering vraagt en minder vaak mogelijk zal zijn. Dan hebben we het over peuters en kleuters. Voor iets oudere kinderen betekent het dat het langer duurt voor ze zelfstandig naar een speelplek toe kunnen. Op mooie dagen zitten er groepjes mensen op het gras te praten, een spelletje te doen of te picknicken. Kortom, een plek waar buren elkaar ontmoeten. Er staan decennia oude bomen, aan vernieuwing van de speelplekken wordt de laatste hand gelegd. Kortom, wij hébben wat u zegt te willen ontwikkelen. Bij het kaartje voor de Omgevingsvisie staat bij punt 4 dat rondom de bestaande binnentuinen gebouwd gaat worden. We hebben het hier over grasvelden van ongeveer 35 bij 50 meter. Hoe ga je daar omheen bouwen met behoud van binnentuin? Hoe groot kan die dan helemaal zijn en nog voldoende ruimte bieden voor veel meer mensen. In de huidige binnentuinen hebben we nu al een echoputeffect door de flats die er staan. Dat zou met meer bebouwing rond een kleinere tuin alleen maar erger worden.	kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een plek en wordt meegewogen. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een bijdrage leveren aan levendigheid, verbinding en contact met elkaar en het bouwen aan gemeenschappen zijn tevens doelen van de omgevingsvisie Overvecht. Goed te horen en waardevol dat u dit al ervaart in uw deel. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij het verder uitwerken van de plannen voor een busbaan over de Zamenhofdreef-Carnegiedreef in de toekomst zal ook gekeken worden naar het veilig kunnen oversteken. Daarbij kijken we ook naar de snelheid van busverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen van Centrumplan Overvecht zullen gebruik moeten maken van onze binnentuinen, omdat er in het Centrumplan helemaal geen tuinen en/of speelplekken gepland zijn. Dat is alleen mogelijk als de binnentuinen hun huidige functie en formaat behouden. Bovenstaande maakt duidelijk dat wij bezwaar maken tegen bebouwing van de binnentuinen aan Thira-, Kos- en Chiosdreef. We hebben de tuinen in hun huidige vorm en formaat hard nodig om de duizenden(!) nieuwe bewoners van het Centrumplan ook recreatieruimte binnen redelijke afstand van hun woning te bieden. We hebben ook bezwaar tegen de plannen voor het verkeer, zoals die in de Omgevingsvise Overvecht staan omschreven. Het plan om meerdere doorgaande wegen af te sluiten zal geen vermindering van het autogebruik teweeg brengen. Zoals de huidige maatschappij is georganiseerd hebben mensen hun auto nodig. De een moet vóór zijn/haar werk de kinderen naar de opvang/school brengen en na werk ze weer ophalen en misschien nog boodschappen doen. Een ander moet mantelzorg gaan bieden, weer een ander werkt op tijden dat het openbaar vervoer nog niet of niet meer rijdt. Dat redt men niet zonder auto. De bus en/of trein komen namelijk niet bij werk en opvang en winkel vlak voor de deur. Ook de kosten spelen een rol. In een auto kunnen meerdere personen mee voor één prijs. In het openbaar vervoer betaal je per persoon en dat loopt voor gezinnen lekker op. Dit laatste geldt des temeer als de auto voor de deur staat en de basiskosten al betaald zijn. Bovendien neemt een reis met openbaar 2 keer zoveel tijd als met de auto. En wij kunnen het weten, we hebben geen auto. Mensen die wel een auto hebben zullen die blijven gebruiken, ze moeten wel. Het afsluiten van doorgaande wegen in de wijk betekent dus dat dezelfde hoeveelheid auto’s over minder doorgaande wegen de wijk in en uit moeten. Die wegen worden overvol, met filevorming en de daarbij horende uitstoot tot gevolg. Dan komen daar in de toekomst nog de auto’s van alle nieuwe bewoners bij en wordt het alleen maar erger.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dan laat ik de druk op de Zuilense Ring nog buiten beschouwing. Tot slot nog een opmerking over het ‘veilig’ kunnen oversteken van een busbaan. Wij wonen zo’n 100 meter van de busbaan Zamenhofdreef. Elke dag, soms meerdere keren per dag, horen wij een buschauffeur hard claxonneren. Dat heeft te maken met het gedrag van overige weggebruikers, maar zeker ook van de chauffeurs. Die hebben de neiging te denken dat ze op de busbaan het gaspedaal even stevig kunnen intrappen. Bij ons thuis heet de bushalte aan de Zamenhofdreef: bushalte Racebaan Overvecht.	
233	Mijn zienswijze heeft betrekking op de HOV-lijn in Overvecht-Zuid. Een deel van de HOV-lijn wordt getekend langs de Normadreef en vervolgens met een bocht via de La Bohèmedreef, het vervolg de Don Carlosdreef om daarna met een bocht uit te komen op de Moezeldreef richting station Overvecht. Dit wordt omgeschreven als ‘langs de rand van het Park’. Het is echter niet de rand van het park, het is de plek waar het park vanuit de directe omgeving ruim en vrij toegankelijk is. De route van dit deel van de HOV-lijn heeft hier naar mijn mening een te grote impact op de directe omgeving, niet alleen voor de aanliggende woningen en woonbuurten, maar ook voor de gebruikers van dit deel van het park. Het gaat hier om een deel van het park dat goed gebruikt wordt voor sport en spel. Er ligt een veelgebruikt basketbal/ voetbalveld en een – vooral in de zomer – goed gebruikt speelveld met een waterbad voor de allerkleinsten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen. De ontsluiting van het park aan deze zijde vindt plaats vanaf de Normadreef en vanuit de woonbuurten aan (en achter) de La Bohèmedreef. De bewoners van deze woonbuurten maken veel gebruik van dit makkelijk toegankelijke deel. Ze kunnen nu zo het park inlopen vanuit de buurt. Een HOV-lijn brengt allerlei eisen met zich mee om als HOV- te kwalificeren. Er moet doorgereden kunnen worden. Er zal een afscheiding komen om te	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. 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. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verhinderen dat er overal overgestoken kan worden. Ook maakt een HOV-lijn geen bocht van 90 graden. Er is een halteplaats getekend aan de zijde van de woningen. Er is ook nog een buslijn getekend (blauwe streepjes) langs de La Bohèmedreef. De HOV-lijn (en de buslijn) hebben een te grote en negatieve impact op dit deel van het park en deze kleinschalige woonbuurt. Een HOV-lijn met al zijn eisen zal een te grote barrière vormen. Ook vereist een HOV-lijn doorrijdende bussen. Tegelijkertijd is er een halte ingetekend en moet er gestopt en weggereden worden. Dit alles is voor een kleinschalige woonbuurt en zeker voor de bewoners van de La Bohèmedreef een verslechtering van de leefbaarheid. Een HOV-lijn maakt geen 90-gradenbocht. De geplande HOV-lijn zal ten koste gaan van een stuk van het park. Ook is het park moeilijker toegankelijk vanuit de (achterliggende) woonbuurten vanwege de aanwezigheid van zowel een HOV-lijn – met afscheidingen - als een buslijn. Waarom kan de bestaande route Marnedreef en Moezeldreef niet gebruikt worden voor de HOV-lijn? Deze route raakt geen kleinschalige woonbuurten en vormt geen barrière voor de bewoners van deze woonbuurten. In de plannen wordt gesteld dat het weghalen van de doorgaande route door het park bedoeld is om het park te versterken. Maar als dit tegelijk betekent dat de bewoners aan het park en de gebruikers van dit deel van het park – zeker de speellocatie en waterspeelplek - een barrière krijgen (en een stuk van het park wordt afgesneden) is dat een verslechtering. Als het groen inpassen van de HOV-lijn in een breed wegprofiel elders kan, zoals in de Omgevingsvisie gesteld wordt bij de Carnegiedreef, kan het hier vast ook op de Marnedreef/ Moezeldreef.	

Nr.	Reactie	Antwoord
234	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een wekelijkse onderdompeling in een omgeving vol liefde voor dieren en planten. Manege 't Hoogt heeft 'paardenwelzijn' hoog in het vaandel staan! Paardrijden is bovendien heel goed voor mijn lichamelijke conditie. Manege 't Hoogt past naadloos in bij het groene karakter en de natuurwaarden van het Noorderpark. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
235	Eerst geen poffertjeskraam, en dan nu weer het plan om de Manege te laten verdwijnen. Wat denkt u van de buren hebben die geen last van de voetbalvelden en de voetballertjes	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verder doet de manege zeer belangrijk en sociaal werk met de dagopvang ook kinderen met motorische achterstand komen hier helemaal tot hun recht en bloeien echt op en wordt er dierenliefde en verantwoordelijkheid bij gebracht	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
236	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Daarnaast komt mijn inziens de aanleg van voetbalvelden niet overeen met de mogelijkheden voor recreatie in het Noorderpark, zie ook de website https://www.noorderparkruigenhoek.nl/	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
237	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het zal u wellicht verbazen, maar er zijn meer sporten dan voetbal! De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt heeft een voortrekkersrol binnen de manege-wereld als het gaat om diervriendelijke paardensport. Hier mogen we als stad vooral ontzettend trots op zijn! Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een thuis weg van huis; een plek waar ik niet alleen leer paardrijden, maar ook essentiële levensvaardigheden zoals discipline, empathie en doorzettingsvermogen. Het is een unieke omgeving waar mens en dier in harmonie samenkomen en waar de zorgen van de dagelijkse sleur even kunnen worden vergeten. Voor velen van ons is de manege meer dan een hobbylocatie; het is een gemeenschap, een steunpilaar die ons verbindt met natuur en dier, en ons een zeldzame kans geeft om te groeien in zowel kracht als karakter. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
238	Hierbij wil ik mijn zorg uitspreken over deel A van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik heb over het hele plan ernstige bedenkingen, maar wil hierbij nu specifiek ingaan ophet pagina 93, punt 6: 'zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Op de plattegrond is deze zoeklocatie getekend op de plek waar nu Manege 't Hoogt is. Ik kan het mij eigenlijk niet voorstellen (maar er zijn meer plannen gemaakt en uitgevoerd die ik mij niet kon voorstellen) dat er wordt bedoeld dat op die plek 3 of 4 sport(voetbal)velden moeten komen. Door deze locatie te noemen als zoeklocatie blijkt heel duidelijk dat de plannenmakers niet op de hoogte zijn van wat de manege betekent voor de buurt en voor de mensen die daar paardrijden. En ook zeker niet voor de mensen die extra zorg en aandacht nodig hebben en die daar een dagbesteding vinden, waar ze begeleid en gewaardeerd worden. Bovendien een mooie manege, met visie, aan de rand van de wijk, waar je de paarden en pony's ziet lopen, is van meerwaarde voor de wijk. Met voetbalvelden zal de geluidsoverlast en parkeerdruk toenemen, hetgeen niet wenselijk is voor het Noorderpark en de Gageldijk. Als er al extra sportvelden moeten komen, wat ik mij afvraag, gezien de moeite die veel verenigingen hebben om te blijven draaien, zoek die dan bij bestaande locaties of industrieterreinen. Wellicht dat ook de golfbaan nog ruimte heeft voor een voetbalveldje. Ik verzoek de leden van de raad met klem het Ontwerp Omgevingsvisie op dit punt af te wijzen en de manege 't Hoogt te laten voortbestaan op de huidige locatie. 't Hoogt hoort bij Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
239	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij ontspanning en sport, en dit te laten vervangen voor een ander soort sport lijkt mij echt bespottelijk en is in mijn ogen dan ook juist een verarming ipv een verrijking. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
240	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: heel veel want, ik beweeg daar door veel, ik leer veel en het is altijd heel gezellig met iedereen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
241	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.* Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
242	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.* Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
243	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is al een sportgelegenheid met een heel belangrijke functie, naast paardrijden en contact met dier en natuur; de dagbesteding voor jeugd en volwassenen die op deze manier weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Laat het zoals het is, echt gras ipv kunstgras. Niet iedereen wil op dezelfde manier sporten en ontspannen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetballen kan ook op andere plekken, of in ieder geval niet in plaats van de manege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
244	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een plek van rust, waar ik lekker met de dieren buiten bezig kan zijn, iets wat binnen de stad niet mogelijk is. Ook onderhoud ik er veel sociale contacten, dus voor mij zou het persoonlijk erg zwaar vallen wanneer deze plek er niet meer zou zijn. Het is een plek waar ik mij thuis voel en dat deel ik met vele anderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
245	Wij wonen op Bonairedreef in Overvecht, Vechtzoom-Noord, Klopvaartbuurt, en we zagen de omgevingsvisie. Voor deze buurt is bedacht dat het een stedelijke buurt moet worden. In de buurt zal dus flink wat moeten veranderen. Wij wonen intussen zo’n 25 jaar op dit adres. We hebben het altijd prettig gevonden hier te wonen, we hebben ons altijd veilig gevoeld en we hebben ook het idee gehad dat onze kinderen hier veilig konden opgroeien. Dit buurtje lijkt een rustige enclave in een drukke wijk met naar het schijnt een slechte naam. We willen u daar, voordat de plannen officieel worden, graag op wijzen. Pas bij de nieuwe plannen op voor het bederven van iets wat al goed was in Overvecht.	Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan.

Nr.	Reactie	Antwoord
246	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een sociale warme plek voor mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
247	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: het is een hele fijne plek om weer opnieuw met de paardensport en het omgaan met paarden en alles wat daarbij komt kijken in aanmerking te komen. De eigenaren hebben veel kennis van zaken. Het is een professioneel en modern bedrijf. Modern in de zin van met heel veel oog voor het paardenwelzijn en de veiligheid voor de paarden en de mensen. Er wordt veel meer dan vroeger toen ik tiener was en nog elders dan in Utrecht woonde, naar de natuurlijke leefwijze van het paard gekeken en dat wordt doorgetrokken in alle mogelijke aspecten van de verzorging van de pony's en paarden. De paarden staan in een kudde. Gelukkig komt dit meer en meer voor, maar er zijn ook nog plekken waar paarden bijna 24 uur per dag op stal staan of in hun eentje in de wei staan. Ik rijd in de groep van volwassenen 'herintreders' die al een basis hebben, maar lang niet gereden hebben. Voor alle leeftijden vanaf 8 jaar is er een aanbod. Er worden activiteiten in de vakanties georganiseerd. Mijn dochter van 7 staat al te trappelen dat zij ook mag beginnen. Een deel van de verzorging van de dieren wordt in samenwerking gedaan met mensen die hun dagbesteding hebben op hun 'borgmanege'. Afgelopen januari was er een schaatsbaan met koek en zopie voor iedereen, niet alleen voor paardenliefhebbers :-) m.a.w. de manege timmert zo breed mogelijk aan de weg en staan zeker ook open voor om de verbinding met de wijk te versterken. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetbalvelden zijn vele malen minder biodivers dan deze manege. De weides en de eventing oefenterreinen hebben vele gradiënten, water, oevers, hagen, grote stammen dood hout (die vol leven zitten). Onder het dak van de manegebinnenbaan nestelen vele zwaluwen. Ze zijn net weer gearriveerd en vliegen in en uit!	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
248	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Op een manege wordt er kennis gemaakt met dieren en geleerd hoe ermee om te gaan en hoe deze te verzorgen in een omgeving in de natuur. Dit zijn hele belangrijke vaardigheden die in elke algemene ontwikkeling een plaats moeten krijgen, zeker nu de stad alsmaar blijft uitbreiden wat zorgt voor minder contact met dieren en natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
249	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: enorm veel! Voor mij, als moeder van 3 kleine kinderen, is het wat tijd voor mezelf. Ontspannen, loslaten, en vooral een zijn met het paard. Ik rijd al van kleins af aan paard en sinds kort op deze manege. Ik heb er veel gezien, maar deze manege is mijn favoriet! De paarden zijn geweldig en de lesmethoden innovatief. Deze manege is een van de weinigen die echt goed is voor de paarden. Dat zou ik niet kwijt willen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Voetbalvelden zijn er in overvloed maar goede maneges met hart voor het paard en ruiter niet.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
250	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
251	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik meerdere malen per week zowel met mijn dochter als zelf kom om te rijden. Waar wij komen om te sporten en te ontspannen dus. Wanneer deze manege moet sluiten zou dit voor mij en mijn dochter (en ik weet zeker voor een groot aantal andere ruiters) betekenen dat we met onze sport/hobby stoppen omdat de ruitersport niet op een vergelijkbare wijze wordt aangeboden op fietsafstand van Utrecht. We hebben bewust voor deze manege gekozen omdat ’t Hoogt paardenwelzijn hoog in het vaandel heeft staan. De paarden worden in een groepshuisvesting gehouden waarin zij dus in een kudde leven en zelf kunnen kiezen of zij binnen of buiten staan. Hierdoor krijgen zij de ruimte natuurlijk gedrag te vertonen. Dit maakt de paarden en pony’s bij ’t Hoogt tevreden dieren die voor ruiters erg prettig zijn in de omgang. Ook als ruiter wordt je getraind om bij de dragen aan het welzijn van de dieren. In de gehele omgang leer je te kijken naar de specifieke behoeften van paarden/pony’s en daar als ruiter op in te spelen maar ook met bijvoorbeeld speciale zitlessen waarin je op zo’n manier leert rijden dat dit voor zowel mens als dier comfortabel is. In deze opzichten is de manege echt uniek en heeft een voortrekkersrol/voorbeeldfunctie voor andere stallen. ’t Hoogt komt ook regelmatig voorbij in de media als het om paardenwelzijn gaat als manege waar dus oog is voor dit welzijn. Bijvoorbeeld in dit artikel in de NRC https://www.nrc.nl/nieuws/2023/07/13/een-paard-dat-alleen-in-de-wei-staat-is-waarschijnlijk-doodongelukkig-a4169691 Ik en mijn dochter zijn trots om bij een manege met zo’n paardvriendelijke manier van werken te rijden en van mening dat de stad Utrecht ook trots mag zijn op ’t Hoogt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
252	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
253	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor mij en onze dochters. Ik ben zelfs op mijn 32ste nog een paardenmeisje geworden dankzij mijn oudste dochter en dankzij deze prachtige manege! De eigenaren zijn ontzettend lief en zorgen heel goed voor alle paarden en pony's. Ik heb een baan met veel verantwoordelijkheden als eindredacteur bij de VPRO (media) en vind na zo'n drukke dag totale ontspanning bij de manege. Ook onze dochter kan over niks anders praten dan paarden. Het is een meisje wat graag alles goed wilt doen. Bij de manege zien we haar helemaal tot rust komen. Ze leert voor zichzelf opkomen en we zien haar stappen maken in zelfstandigheid. Ook heeft ze al beste vriendinnetjes gemaakt! Zelfs de kleinste dochter gaat al met veel plezier mee naar de manege. Zie bijlage voor al het paardenplezier! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
254	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
255	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
256	Al jaren ben ik bekend met manege 't Hoogt welke mogelijk moet gaan wijken voor de sportvelden. Dit kan echt niet de bedoeling zijn omdat het een zeer belangrijke functie heeft voor het welzijn van de dieren en mensen. De manege wordt gerund door zeer vaardige mensen en welke ondersteunend zijn voor het welzijn (bevorderen van zelfvertrouwen, vaardigheden, bewustwording van jezelf en ook verbetering van de gezondheid). Ook heeft de manege een belangrijke functie voor mensen met een beperking waar veel aandacht en begeleiding aan wordt geschonken. Met pijn in mijn hart en slapeloze nachten hebben wij kennis genomen van het bericht dat mogelijk de manege moet wijken voor andere plannen. Hierbij een tegenreactie dat dit echt niet wenselijk is. Er zijn in de omgeving genoeg sportvelden en sportmogelijkheden voor kinderen met overgewicht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
257	Graag wilde ik op de ontwerp-omgevingsvisie reageren om te laten weten dat deze erg positief overkwam. Vooral het richten op het minder centraal stellen van de auto en het verbeteren van de prettigheid van de wijk zijn aspecten die erg belangrijk voor mij zijn. Dit had ik ook aangegeven in de afgelopen algemene wijk enquête van de gemeente. Verder kwam het plan op mij over als erg goed op de hoogte van / in lijn met / voortbouwend op de positieve ontwikkeling van de wijk in de afgelopen tien á vijf jaar. Als laatste wilde ik ook nog laten weten dat de informatie middag erg prettig, goed georganiseerd en informatief was. Hierom wilde graag een positieve reactie geven.	Dank voor uw reactie. Fijn dat u dit als prettig heeft ervaren en bedankt dat u de moeite neemt om dit te laten weten!

Nr.	Reactie	Antwoord
258	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij sinds nu bijna een jaar als deelnemer van de zorgmanege (met een indicatie van de gemeente Utrecht) een fijne, veilige plek dichtbij mijn huis, waar ik samen met andere mensen met een psychische kwetsbaarheid kan werken aan herstel. Ook als het niet goed met mij gaat vind ik daar een plek waar ik mezelf kan en mag zijn. Het werken tussen de paarden, werkt helend en vergroot mijn zelfvertrouwen. Ik mag er zijn. Er worden verantwoordelijkheden aan mij toevertrouwd. Ik voel dat ik persoonlijk groei en merk dat ook in andere contacten en bezigheden. Het verdwijnen van de manege zou voor mij een persoonlijke ramp betekenen. Het idee dat alles wat ik heb opgebouwd verdwijnt veroorzaakt nu al angst en paniek. U beseft niet wat een leed u hiermee aanricht. De manege heeft voor heel veel mensen een bijzondere, verbindende, sociale -en sportieve functie. Het fysiek bezig zijn in de natuur is van levensbelang. Dit is een noodkreet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
259	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Manege Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
260	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
261	In uw ontwerpvisie staan op de huidige plek van Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen door dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor erg veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid en de verzorging voor het welzijn van de pony’s en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder en aantrekkelijk is zo dicht bij de stad. Manege ’t Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassenen die via het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent heel veel voor onze familie. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
262	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
263	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent ligt op 10 minuten fietsen vanaf mijn huis en mijn kinderdagverblijf . Mijn kinderen en kleinkinderen en kinderen van het KDV rijden bij ‘t Hoogt . Daarnaast zit er een fantastisch crossterrein wat wij kunnen trainen . Er is ook niets anders voor ons in de buurt . Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
264	Hierbij wil ik graag reageren op het absurde omgevingsplan voor Overvecht. Inwoners van Overvecht worden hiermee opgesloten en ingesloten. Wijken zijn niet meer per auto bereikbaar, doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, het is werkelijk te zot voor woorden! Zelf woon ik op de Cubadreef en als ik het plaatje goed begrijp kan ik vanaf de Rio Brancodreef mijn wijk niet meer in en uit met de auto. Het lijkt er op dat ik niet eens meer kan parkeren in mijn eigen straat en voor mijn eigen deur. Belachelijk! Zoals het er naar uitziet moet ik helemaal omrijden en dan nog weet ik niet hoe ver ik de wijk in kan. Dat zou betekenen dat ik, als ik spullen mee moet nemen met de auto eerst een heel stuk zou moeten sjouwen. Dat is echt niet te doen.	De buurten van Overvecht blijven per auto bereikbaar en ook blijft parkeren in de buurten mogelijk. De knips voor autoverkeer tussen de buurten hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. Hoe we omgaan met parkeren in de buurten kunt u lezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bovendien zou ik elders geen zicht meer hebben op mijn auto wat mij nu wel een heel prettig gevoel geeft. En waar zouden alle auto's geparkeerd moeten worden? Nu zijn er weinig parkeerproblemen in mijn wijk maar dat verandert dan drastisch. Ook het autovrij maken van de Carnegiedreef is te zot voor woorden! Het is juist een handige verbindingsweg waar veel bewoners gebruik van maken. Via de Amazonedreef/Japuradreef is dan ook niet meer mogelijk dus gaat alle verkeer over de Tigrisdreef, nee daar wordt het verkeer veiliger van.... Maar niet heus! Overvecht is al een groene wijk, groener, dan andere wijken, zo niet de groenste van heel Utrecht. Daar hoeft echt niet meer groen bij en zeker niet als het gevolg is dat wijken afgesloten worden voor autoverkeer. Hulpdiensten moeten overal kunnen komen maar dat lijkt in de plannen niet te realiseren. En heel simpel zijn er nu al afsluitingen geweest die dit lastiger maken. Neem de verbinding Mekongdreef/Nigerdreef: door de paaltjes worden hulpdiensten belemmerd om een snelle route te volgen. Daarnaast zijn in de winterperiode de paaltjes weg ivm strooidiensten. En dan rijden er gewoon auto's over het fietspad. En ook als de paaltjes er staan gaan er regelmatig auto's over het fietspad en rijden, door de inmiddels geen greppel meer te noemen, greppel. Ook de afsluiting naar de rondweg bij de Zambesidreef is waardeloos. En dan ook nog de afsluiting bij de Gambiadreef..... Dit beperkte al diverse snellere routes en maakte al dat andere wegen drukker werden..... Mijn moeder woont op de Singaporedreef en ik begrijp dat het de bedoeling is om die ook af te sluiten.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Met de omgevingsvisie gaan daarom ook niet op korte termijn middelen gevraagd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn moeder is afhankelijk van autovervoer en dat betekent dat mijn broer of ik haar regelmatig met de auto ophalen. Daarbij zouden wij haar dus niet eens meer voor de deur in en uit kunnen laten stappen. Dat is toch te gek voor woorden! Het zou haar isolement alleen maar vergroten en bemoeilijken om naar het ziekenhuis, de kapper, familiebezoek of andere activiteiten te kunnen gaan. Afsluitend wil ik nog een paar opmerkingen kwijt: Ben dus absoluut tegen alle plannen mbt de omgevingsvisie Overvecht Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht zou ik zeggen: gebruik het geld om de tekorten weg te werken En als laatste hoop ik van harte dat wethouder mw Lot van Hooijdonk nu eens uit de gemeenteraad gezet wordt: zij veroorzaakt heel veel onrust en leed met haar ideëen waar zij zelf geen last van zal hebben. De Uithoflijn was een groot fiasco, het gasvrij maken, ook al Overvecht, werd een debacle, betaald parkeren wat een heel slecht idee is en nu dus deze omgevingsplannen. Hoe bedenkt ze het toch allemaal zonder over de gevolgen na te denken. Laat Overvecht met rust en Overvechters gewoon hun woonplezier hebben met een auto voor de deur!! Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	
265	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.).	De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een zeer groene verkeersader (voor HOV, Fiets, auto en voetgangers). In de visie zien we hier langs de weg een plek voor verdichting en vergroening met levendige plinten zodat het van verkeersader transformeert tot een levendige groene promenade die de twee parken verbindt en een fijne leefomgeving wordt voor nieuwe en bestaande bewoners langs de Carnegiedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen. <u>Groen</u> Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een"levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. <u>Veilig en verbonden</u> Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt).	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Wij zetten in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Door veel Overvechters is aangegeven dat men Overvecht niet verkeersveilig vindt. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Met uitzondering van de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef gaat uiteindelijk heel Overvecht naar 30 (en een aantal straten 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn.	Met de ontwerp omgevingsvisie werken we ook aan het verbeteren van het Openbaar Vervoer. Maatregelen gericht op de alternatieven voor de auto zijn nodig om ook in de toekomst autogebruik mogelijk te houden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Bovendien is het aardig te weten dat veel wijken in Utrecht een nog hoger gemiddeld aantal inwoners per m2 dan Overvecht (bron: utrecht.cijfers.nl). Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Behoud van betaalbare woningen iin de wijk is een van de doelstellingen. In de omgevingsvisie zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. Het is de stip op de horizon voor 2040. De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie onderzoeken we alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement.	bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek zal dit maatwerk zijn en zal het zorgvuldig afgewogen worden. Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk milieu met hoogbouw. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De informatiestand in november ging over de omgevingsvisie voor heel Overvecht. Voor de plannen specifiek voor Overvecht Centrum loopt een apart participatietraject, waar we naar hebben verwezen. Bewoners van woningen in het plangebied zijn hierbij betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer CO2 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt. In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En áls er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk? Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
266	Helaas heb ik het bericht ontvangen dat er verwogen word op de plaats waar nu Manege ‘t Hoogt gevestigd is voetbal velden te plaatsen. In mijn ogen mag dit niet plaatsvinden. Manege ‘t hoogt is al zolang in mij kan herinneren (zeker 40 jaar) maar ik weet zeker al langer een begrip in Utrecht en omstreken. Een sociale plek waar kinderen en volwassenen leren omgaan met paarden en verantwoordelijkheden worden bijgebracht. Voor vele kinderen een tweede thuis. Daarnaast is het ook ontzettend fijn wedstrijd terrein en organiseren de eigenaren vaak leuke evenementen. Het zou zonde zijn om dat te laten verdwijnen. Tot slot past deze manege thuis in dit landschap in tegenstelling tot een paar voetbal velden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil u vriendelijk doch dringend verzoeken op een andere plek ruimte te vinden/ maken voor de voetbal hobby.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
267	Middels dit schrijven wil ik laten weten dat ik erg geschrokken van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen! Op deze locatie is er al bijna 75 jaar (volgend jaar) een manege gesitueerd een kostbare mooie groene omgeving zo aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Zo rijdt mijn dochter hier met heel veel sinds haar 8e jaar. En heeft deze manege naast een sportieve inmiddels ook een sociale functie voor ons hele gezin! Waarom kiezen wij voor 't Hoogt, nu daar zij het paardenwelzijn HOOG in het vaandel hebben staan en hebben hier inmiddels landelijke bekendheid mee gekregen. Daarnaast ben ik getuigen geweest van de oprichting van de zorgmanege welke een belangrijke sociale rol in Overvecht heeft gekregen door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou mij inziens een grote fout zijn! Nogmaals deze plek bied nu al bijna 75 jaar ruimte voor de paardensport. Een rondje langs de voetbalverenigingen in Overvecht liet mij ook zien dat er nog capaciteit genoeg is, mijn inziens zou de gemeente er eerder goed aandoen om deze ql bestaande verenigingen in de wijk zelf gesitueerd beter en meer re ondersteunen daar sommige het heel zwaar hebben ivm onvoldoende beschikbaarheid van vrijwillige inzet van de leden om de verenigingen draaiende te houden!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
268	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
269	Onlangs sprak ik de eigenaar van manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. Die verwittigde mij dat de manege ontbreekt in het huidige ontwerp visie. Ik woon reeds twee decennia met veel plezier in Utrecht. Mijn vader is hier getogen, en ik heb hier veel familie. Mijn tienerdochter groeit hier gelukkig op. Voor haar betekent de manage een plek waar zij kan bewegen, ontspannen, dieren kan verzorgen, en vrienden kan ontmoeten. Voor mij is de manege een opmerkelijk betaalbare sport, waar de dieren overduidelijk goed verzorgd worden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik vraag uitdrukkelijk uw aandacht voor het plezier dat mijn dochter en haar vriendinnen onttrekken aan de manege, en hoop dat u hier rekening mee houd in de toekomstige plannen. Ik ken gemeente Utrecht als een menselijke organisatie en heb het volste vertrouwen dat u manege 't Hoogt een mooie plek geeft in de nieuwe ontwerp visie.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
270	Ik ben zeer gekant tegen een busbaan door mijn straat en park aan de La Bohemedreef. Ik ben hier komen wonen 20 jaar geleden omdat het een rustige verkeersarme straat is met vrij uitzicht op een park. Ik hoop dat de busbaan er nooit komt. Ik woon op 28 . Dat zou precies in de bocht zijn. Dus veel geluidshinder en schijnsel van koplampen. Inmiddels weet ik dat heel veel mensen dit een waardeloos plan vinden. Ps. Laat de bus rijden gewoon rijden langs de Moezel en de Marnedreef. Veel en veel beter.	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. 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.
271	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij een plek om mijn stress los te kunnen laten, waar ik kan ontspannen en mijn liefde voor de paarden en de sport kan voldoen. Voor de paarden zelf is het ook een ideale plek omdat dit een van de weinige manege's is waar de paarden nog de ruimte hebben om op een weiland en los te kunnen lopen. Misschien kunnen jullie beter kijken voor meer grond bij bestaande manege's? Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
272	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een prettige afwisseling. Weg van de drukte van de stad. ‘t Hoogt is een begrip in Utrecht. Een geweldige plek waar reeds sport wordt uitgeoefend. Zonde om dit op te offeren voor andere sport. De manage is	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een aanvulling voor de wijk en directe omwonenden. Sportvelden zijn een bron van overlast. De manage is juist een vorm van sport wat geen overlast voor de buurt veroorzaakt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
273	Hierbij willen we bezwaar maken tegen de plannen om sportvelden te realiseren. Het blijft bijzonder dat wij zelf al ruim 6 (!) jaar bezig zijn om sport te realiseren op een plek waar we een manege mogen beginnen. De verkeerssituatie zal tot grotere problemen lijden. Graag gaan we met jullie in gesprek en bieden wij onze woning aan.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
274	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mijn dochter en ik wedstrijden het onze paard kunnen rijden. Een plek waar wij ons welkom voelen. Een plek waar gezonde keuzes in de kantine worden gemaakt. Er verdwijnen al zoveel maneges en er zijn al echt veel meer voetbalvelden. Dit zou gewoon niet eerlijk zijn. Iedereen zou toch zijn hobby /sport mogen uitvoeren. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
275	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	
276	Met dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	
277	Aan de hand van drie belangrijke thema’s reflecteren we op de Omgevingsvisie: 1. **Water en Bodem Sturend** Op 25 november 2022 heeft het kabinet de Water en Bodem sturend-brief naar de Tweede Kamer verzonden. In deze brief maakt het rijk structurerende keuzes, met als essentie dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening, zodat de bovengrond beter is geordend op de ondergrond. Hierdoor kunnen we ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. De maakbaarheid van het water en bodemsysteem bereikt namelijk steeds vaker zijn technische grenzen. Met de WBS-brief geeft het kabinet input voor het oplossen van de soms ingewikkelde opgave van de ruimtelijke ordening in Nederland: welke functie kan het beste waar? Het WBS-kader is op basis van een aantal leidende principes vormgegeven, waaronder het “niet afwentelen” van opgaven. Het gaat om het niet afwentelen op toekomstige generaties, niet naar andere gebieden of functies en niet van privaat naar publiek. Dit principe dient voorop te staan bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Als suggestie geven we u mee in een apart tekstkader aandacht te besteden aan “water en bodem sturend” en hoe dit doorwerkt in de Omgevingsvisie.	1 water en bodem Sturend Dank voor de suggestie, in de visie is impliciet invulling gegeven aan het Water en Bodem Sturende principe door het meegeven van profielen en de nadruk te leggen op het werk met werk maken. Naast deze omgevingsvisie is een aparte Visie Ondergrond in de maak waarin Stadsbreed op dit onderwerp wordt ingegeaan. 2 Dank voor intentie om samen op te trekken ten aanzien van de waterkwaliteitdoelstelling en het ondersteunen van de huidige ambitie om het rioolsysteem om te bouwen naareen gescheiden systeem. Dit resulteerd in minder effluent bij de zuivering, een beter zuiveringsrendement en een kliener vuiluitworp via het gemengde rioolstelsel. Het is overigens meer dan een gescheiden systeem alleen, het is een systeem waarbij we zoveel mogelijk water willen vasthouden door infiltratie. Infiltreren via groen heeft de voorkeur. Waarmee de waterkwaliteit extra wordt verbeterd doorday ook het hemelwater wordt gereinigd door de bodem. Hiervoor verwijzen we ook naar het gebiedsplan water waarin we dieper ingaan op de details van het toekomstige systeem. Dit is ook bij bekend bij het waterschap. Overall voor de Stad zijn de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering apart opgesteld voor dit beleidsveld, deze zijn ook van toepassing voor Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Waterkwaliteit** Voor de biodiversiteit en kwaliteit van de leefomgeving is een goede waterkwaliteit essentieel. Er moet in 2027 worden voldaan aan de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Wij verwachten de komende jaren samen te werken om de waterkwaliteit van het KRW-lichaam de Vecht te verbeteren. Via programma's zoals het rioleringsplan/watermanagementplan kan de gemeente vanuit haar taken en verantwoordelijkheden een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Denk aan de wijze waarop de gemeente omgaat met afstromend hemelwater en emissies uit de riolering. Bepalend is hoe de gemeente inzet op het voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewater via lozingen. Positief is de intentie om gemengde stelsels te vervangen door gescheiden stelsels. Er wordt in de Omgevingsvisie aandacht besteed aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Klopvaart. Dat is positief en daar worden we graag bij betrokken. We vinden het belangrijk dat ook langs de Vecht (KRW-lichaam) natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Er wordt aangegeven dat de wens bestaat om de toegankelijkheid en openheid van de Vecht te verbeteren, dit kan worden bereikt door natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Het waterschap denkt graag met u mee bij de wijze waarop de waterkwaliteit op de juiste manier kan worden ingepast in programma's en plannen. 3. **Klimaatadaptatie bebouwd gebied** De kamerbrief WBS gaat uit van het sturend maken van de risico's van overstromingen (meerlaagse veiligheid), wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid bij de locatiekeuze en inrichting van woningbouw. Daar waar gebieden worden ontwikkeld is het streven de maatlat voor een klimaatadaptieve en natuurinclusieve bebouwde omgeving toe te passen. Om wijken voldoende klimaatbestendig te maken is het nodig om duidelijke kaders te stellen aan nieuwbouwontwikkelingen en transformaties. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief wordt ingericht, met ruimte voor infiltratie en waterberging, maar dat dit vanwege de koppeling aan de rioolvervanging grotendeels pas aan het eind van de looptijd van deze omgevingsvisie aan de orde zal komen. We raden aan om waar mogelijk eerder te starten met het	3 Voor dit onderdeel is in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering ook grotendeels voorzien. Voor het Gebied Overvecht is in het gebiedsplan water en riolering gekeken naar de bodem en het grondwater en hoe gechikt deze is voor infiltratie en wat voor de toekomst betekent. Ten aanzien van overstroming moeten we er rekening mee houden da het om bestaand stedelijk gebied gaat. Bij de diverse ontwikkelingen zal rekening worden gehouden met vloerpeilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	klimaatadaptief maken van buurten, vooral wanneer het riool pas op langere termijn wordt vervangen. Het nieuw te realiseren en nieuw toegankelijke groen biedt veel kansen om water te bergen, natuurvriendelijke oevers aan te leggen en de biodiversiteit te vergroten (op land en in het water). Belangrijk is om het waterschap hierbij te betrekken. Het stimuleren van groene daken en binnentuinen zien we als positief evenals het vervangen van duikers door bruggen. We zouden graag zien dat dit niet als vrijblijvend wordt gezien maar wordt opgenomen als regel. Meer specifiek willen we nog ingaan op de volgende passages: • "De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht." Wanneer extra verhard oppervlak wordt aangebracht dan bestaat de verplichting dat oppervlaktewater wordt aangelegd. Het is belangrijk om nu al in kaart te hebben gebracht waar de ruimte bestaat om oppervlaktewater aan te leggen, aangezien anders het risico bestaat dat deze ruimte op papier een andere functie heeft gekregen en daardoor doelen en wensen moeten worden gewijzigd. Naast de verplichting om oppervlaktewater aan te leggen bij extra verhard oppervlak, is er ook de wenselijkheid om meer water in de wijk in te passen. Water bergt hemelwater, heeft een positief effect op de biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. We zijn positief verrast over de volgende alinea: "Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano's wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit. De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder." We worden hier graag wel zo snel mogelijk bij betrokken.	
278	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
279	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is van groot belang voor kinderen en volwassenen. Mijn dochter van 12 is een thuiszitter en is nu sinds een paar maanden drie keer per week op de manege te vinden. Zij helpt met allerlei klusjes en het verzorgen van de paarden. Doordat ze terecht kan op de manege heeft ze een nuttige en fijne dagbesteding en dit is heel belangrijk voor haar en ons gezin. Zonder deze dagbesteding zou ze hele dagen thuiszitten. De manege heeft een orthopedagoog in dienst en zij begeleidt onze dochter. Doel is dat ze uiteindelijk weer naar onderwijs uit kan stromen. Zonder deze begeleiding en zonder de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagbesteding zou dit veel lastiger zijn. Voor kinderen zoals de mijne is er geen andere plek in deze regio beschikbaar. KOOS (specialistische jeugdhulp) heeft een contract met deze manege, waardoor mijn dochter hier terecht kan. Dit is echt van onschatbare waarde voor haar welzijn en dat van ons gezin. Ik wil u met klem vragen om de manege op de huidige plek te laten voortbestaan.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
280	In zijn algemeenheid wil ik graag mede delen dat ik het plan voor Overvecht zoals nu gepresenteerd volop steun. Heel goed, met name verkeersveiligheid en centrale rol groen. Zelf heb ik twee auto's, toch hoop ik dat jullie de rug recht houden tov de klagende bewoners die iedere aanpassing zien als beperking van hun vierwielerparadijs. Tevens is dit mailtje een steuntje in de rug voor mevr van Hooijdonk, het lijkt wel een sport alles wat verandert of niet helemaal loopt zoals gepland op haar bordje te schuiven.	Bedankt voor uw positieve reactie en steun.
281	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is heel belangrijk voor een grote groep mensen en dieren. Zo aan de rand van de stad een prachtige plek om: - om sportief bezig te zijn, met de verzorging van de paarden en het rijden, ben je lekker fysiek bezig. - in de buitenlucht te genieten van paardrijden, niet alleen in de binnen - en buitenbaan, maar ook in het Noorderpark. - te leren paardrijden. - te leren over paarden verzorging - voor deelnemers van de zorgmanege (jeugd en volwassenen), weer stap voopr stap deel uit te maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een ontspannen plek om met de paarden bezig te zijn. Zowel sportief als verzorgend. In het drukke Utrechtse leven echt een verademing! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
282	Dit plan is gemaakt door mensen die niet in Overvecht wonen en die niet geluisterd hebben naar wat er leeft in onze wijk. Wie heeft dit bedacht?? Wat is er o.a. mis: • Er zijn veel te weinig mensen die de enquête over dit onderwerp hebben ingevuld, dit is niet een representatieve groep. • De mening van deze zeer kleine groep wordt ook vaak niet meegenomen in de plannen. • Ik woon in Overvecht omdat je hier je auto voor je huis kunt parkeren. Niemand zit er op te wachten om ergens aan de rand van de wijk te moeten parkeren. Denk eens wat voor consequenties dit heeft voor de vele ouderen in de wijk en de mensen met (veel) kinderen. • Nog meer groen in de wijk is niet nodig, er is groen genoeg. Afsluiting van de Carnegiedreef zal zorgen voor een nog groter verkeersinfarct op de rondweg. Er ligt een prachtig park naast de Carnegiedreef, dat hoeft niet groter. • De tekeningen kloppen niet, zo is er een buurtcentrum gepland achter de Minaretdreef. Dit is een aanrijroute voor garages. Oftewel de omgevingsvisie mag in de prullenbak! Zoek naar praktische, simpele oplossingen om de wijk te verbeteren, zoals meer verkeersdrempels,	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer prullenbakken in de parken, meer aandacht voor zwerfvuil. Scheelt ook nog eens een hoop geld.	Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie ziet op deze plek (winkelstrip met achterliggend terrein) een kans om het hart van de buurt te versterken en te verbeteren: voorzieningen met woningen mengen. Naast het maken van de omgevingsvisie Overvecht vind de gemeente het vinden van praktische simpele oplossingen om de wijk te verbeteren ook belangrijk. De omgevingsvisie is een visie voor de periode tot 2040. Deze visie helpt om ons voor te bereiden op de toekomst en om keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting.

Nr.	Reactie	Antwoord
283	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn mening is de manege van dergelijk groot belang voor de gemeente dat deze niet mag wijken voor voetbalvelden. De manege vervult een belangrijke sociale rol in Overvecht. Manege 't Hoogt biedt jeugd en volwassenen de mogelijkheid om kennis te maken met dieren. Deze kennis is uitermate relevant om de discussie en daaropvolgend beleid rondom natuur en leefbaarheid te voeren. Het huidige beleid polariseert ipv verbindt mens met natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
284	Ik ben er heel blij mee! En voor mij mogen er nog wat meer cameras. komen vooral op kruising Einsteindreef naar Marnixlaan (of rotonde) = hele gevaarlijke weg. Dankjulliewel	Dank voor uw positieve reactie. Wanneer de Einsteindreef opnieuw wordt ingericht wordt ook naar de kruispunten gekeken. De mogelijkheid van bijvoorbeeld een rotonde zal dan ook onderzocht worden.
285	Met veel interesse en belangstelling de visie gelezen. Een enorme hoeveelheid info en goede voornemens. Als 85 jarige had ik kunnen zeggen: "Plannen voor de toekomst" niet meer voor mij, maar toch ook weer wel. We zijn op Overvecht komen wonen tijdens de bouw van de woningen en de eerste bewoners van de Santa Cruzdeef in een omgeving waar de toekomst er "zonnig" uitzag. Je maakte kennis met je buren in een gezamenlijke bijeenkomst en de sfeer van samen verder was geboren. De omgeving met een eigen winkelcentrum en voorzieningen voor spel en spel werden gemaakt zodat de kinderen ook op STRAAT konden spelen.	Dank voor uw positieve zienswijze. In de omgevingsvisie Overvecht willen we meer gelegenheid bieden aan Overvechters om elkaar te ontmoeten, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Ook blijven de bestemmingen in Overvecht bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Echter, alles en iedereen veranderde in de afgelopen decennia. Er kwamen meer auto's; bewoners vertrokken en nieuwe, zonder kennismaking, kwamen. De mentaliteit van ieder voor zich werd meer zichtbaar. Ook de winkelcentra veranderden en oorspronkelijke winkels verdwenen, kortom het oude Overvecht verdween. Wat overbleef was een wijk met prachtige groene delen. De plannen van nu lijken op een maatschappij waar mensen weer samen optrekken en vertrouwen hebben. Maar is dit realistisch? ! Net zoals ons land "vol" lijkt te worden door de situaties in de wereld, lijkt dit met de plannen ook hetzelfde te gebeuren met Overvecht. Volgens mij wordt in de plannen veel te weinig rekening gehouden met de huidige situatie waar ook veel ouderen wonen die ook in de "nieuwe wereld" met scheurende motoren etc. moeten omgaan. *Geef elkaar wat ruimte en met het bouwen van meer woningen, meer fietspaden, geen auto's etc. wordt het er niet beter op.* *Als oudere mag ik niet meer fietsen en ben blij dat ik kan en mag meerijden in een auto. Wil de eenzaamheid vergroten moet je voor deze generatie de plannen realiseren.* Tot slot hoop ik dat er verstandig en met oog voor realiteit met de plannen wordt omgegaan en niet vanuit een "droom" wordt gehandeld.	
286	In het ontwerp wordt een visie omschreven om nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Ik vraag mij af of dit niet meer problemen creëert dan het mogelijk zou kunnen oplossen. Om eerlijk te zijn, maak ik mij hier nogal ongerust over. Ik ben een moeder van een jonge dochter. Veiligheid in mijn eigen huis, straat en wijk voor mij en mijn jonge gezin staat voor mij voorop. In onderstaande zet ik u graag uiteen waarom ik denk dat de visie door	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	als u opgetekend in mijn ogen mogelijk een serieuze verslechtering van de veiligheid zou kunnen betekenen. **Mogelijke voordelen?** Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in tegenstrijd met eerdere ervaringen, besluitvorming en interventie van Gemeente Utrecht om overlast als gevolg van fietstunnels onder het spoor tegen te gaan. Tuindorp kent drie basisscholen, welke uitstekend, vrijwel volledig autoluw en binnen enkele minuten vanuit de Tripkade of Eijkmanlaan te bereiken zijn met de fiets. Verder zijn er geen andere voorzieningen in Tuindorp waarvoor een nieuwe fietstunnel eventueel gebruikt zou kunnen worden. Bereikbaarheid en een goede doorstroom van verschillende vormen van verkeer in de stad is een groot goed. Echter zijn via de Tripkade en Eijkmanlaan zeer veilige en effectieve rechte verkeerslijnen naar het centrum reeds aanwezig. Op basis van bovenstaande kan ik niet duidelijk achterhalen welk voordeel er valt te behalen voor de inwoners van Overvecht en Tuindorp met de introductie van additionele fietstunnels. **Terugkeer van onveiligheid?** In het ontwerp is te zien dat u voornemens bent een van de drie tunnels in de nabijheid van Station Overvecht te realiseren. Dit is een erg druk punt in de wijk, omdat juist het naar schoolgaand verkeer van drie scholen hier bij elkaar komt in verband met de eenrichtingswegen en nabijheid van station en de reeds bestaande doorgang onder het spoor/station Overvecht. Deze ondertunneling was ooit toegankelijk voor fietsverkeer, echter heeft de gemeente OV poortjes en camera's geplaatst omdat deze tunnel een onbedoeld maar duidelijk neveneffect met zich meebracht: een sterkte toename van overlast, inbraken en andere vormen van criminaliteit in de Wijk Tuindorp. Dergelijke fietstunnels een autoluwe wijk in, heeft helaas gebleken een ideale vluchtroute te zijn voor mensen met slechte bedoelingen. Alsnog een fietstunnel openen zou een ommekeer van het huidige beleid betekenen met	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een waarschijnlijke terugkeer van de problemen welke zojuist zijn verminderd door het adequaat optreden van de Gemeente Utrecht. Vanuit de wijk Tuindorp zijn additionele fietstunnels absoluut niet gewenst, zolang de bestaande routes uiteraard in stand blijft gehouden. Voor schoolgaande kinderen vanuit Overvecht naar een van de drie basisscholen in Tuindorp (en vice versa) is reeds een treinstation, een busstation, een looptunnel en twee autoluwe fietsroutes beschikbaar op enkele minuten afstand reeds voorhanden. Men zou kunnen beargumenteren dat bereikbaarheid reeds meer dan uitstekend is ingericht om diversiteit en bereikbaarheid van scholen tussen beide wijken te bevorderen. Mijns inziens zouden deze kosten voor nieuwe fietstunnels beduidend beter besteed kunnen worden om de visie van een groen, duurzaam en leefbaar Overvecht voor de lange termijn te kunnen realiseren. Ik hoop dat u zich enigzins kunt vinden in bovenstaand perspectief en de zorgen van een jonge moeder uit Tuindorp.	
287	Ik ben helemaal akkoord met de plannen van Overvecht toekomst, en ik ben helemaal tevreden en benieuwd naar de uitvoering van de plannen , en ik kijk vooruit naar jaar 2040 wanneer alles klaar is.	Dank voor uw positieve reactie.
288	Bezwaren tegen het omgevingsvisie plan Overvecht. Autoluw / verkeersplannen van de gemeente. . **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van huisarts. In veel gevallen zal de huisarts, als de plannen worden uitgevoerd, bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezin	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie. De band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. **. Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen, andere psychische klachten, te ver lopen naar een bushalte). Voor deze mensen is het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen **. Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week. Dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. **. Ouderen en gehandicapten.** Deze mensen worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even naar je ouders om zorg te verienen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. **. Brandweer en Ambulance** Zij kunnen door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. **. Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid nietten goede van de wijk.	hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. De omgevingsvisie gaat niet over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling dat de auto aan de rand van de wijk wordt geparkeerd, parkeren in de buurt van de woning blijft mogelijk. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. De door u aangedragen suggesties kunnen bij een toekomstige herinrichting worden meegenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. **. C02 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild wordt. Immers is niets vervuilender dan een stationair draaiende motor. **. Toename files in de wijk.** De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Er staat nu al elke dag een file vanaf de Franciscusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). **. De thuiszorg** De thuiszorg wordt hierdoor onbetaalbaar, dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van cliënt naar cliënt. Hierdoor zijn er meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). **. Veiligheid** Vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc) moeten 's nachts over straat lopen om naar hun auto te gaan met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc. **Hoogwaardig ov.** . Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om naar een voorziening te kunnen komen. . Bus/ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk. . De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus 's nachts even naar je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus. . Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer. . Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van de ondertekende bewoners van de Singaporedreef. **. Overlast en veiligheid** Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in het verleden ook was, overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avondrust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur naar je werk moet). **. Ouderen en gehandicapten** Zij worden gedwongen om te verhuizen, dan wel om hun huis te gaan verkopen omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). hlierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuist niet even na 50 Jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond. **. Ambulance, brandweer** . Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is. . Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin, Om op korte afstand van Je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	. Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tujn/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via de voorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! . Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je 's nachts naar je werk moet en de bussen rijden niet je kan, dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden? Denk ook aan auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is In veel gezinnen werken mensen in ploegendiensten en op wisselende tijden, zij zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind naar de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met Je auto na de huisartsenpost te gaan als het kind ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Als bewoners van de Singaporedreefzijn wij meer voor een van de volgende alternatieven: 1 Van de straat een fietsstraat maken, met rood asfalt en nog steeds parkeren aan de woning zijde van de straat. Daarbij de straat alleen bestemd voor bestemmingsverkeer.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2 De straat doodlopend maken met een keer lus. Dit kan prima bij de garages die op hoek staan, aan de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodige verkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer. Beiden alternatieven zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen.	
289	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een veilige, fijne plek waar mijn dochter met veel plezier leert paardrijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
290	Op 8 april 2024 heeft u uw voorgenomen ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegd, waarin u de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijft in	We begrijpen dat u teleurgesteld bent in de ontwerp-omgevingsvisie en het voorstel om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Er is echter pas sprake van een besluit als de gemeenteraad de Beleidsnota omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht tot 2040. Tot en met 20 mei 2024 is het mogelijk daarop zienswijzen in te brengen. Zoals bij u bekend zijn wij al in maart 2021 gestart met een plan voor een multifunctioneel gebouw op de zogeheten Kooijman-locatie op de hoek van de Franciscusdreef 10-16 en de Mississippidreef 97. We zijn, voor het starten van de Omgevingsvisie Overvecht, voor dit plan met de gemeente zelfs al tot een concept IPOK en IDOC gekomen. Hieronder ziet u van dit plan een artist impressie. Een gebouw dat niet alleen kan voorzien in een even zo grote hoeveelheid bedrijfsruimte als dat nu al aanwezig is, maar ook de mogelijkheid creëert voor arbeidsintensievere kleinere bedrijven om zich hier te vestigen zodat tegemoet kan worden gekomen aan het verdichten op deze locatie en vooral ook het creëren van meer werkgelegenheid. Daarnaast ontstaat er de mogelijkheid om in de gegeven ruimte boven de bedrijfsruimte, ca. 380 studentenwoningen en starterswoningen te realiseren voor Young Professionals. Deze zijn met name geschikt voor starters die op dit moment verplicht vanuit hun studentenwoning moet doorstromen naar een tweekamerappartement, terwijl daarvoor in de huidige markt geen aanbod te vinden is. Een uitermate goed te benutten kans voor verdichting van deze locatie, maar tevens een ultieme kans voor het verbeteren van de uitstraling en het imago van één van de belangrijke toegangen en markeringspunten voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Door	Overvecht heeft vastgesteld. Uw zienswijze kan dan ook door de raad meegewogen worden bij dat besluit. Wij onderschrijven de argumenten die u aandraagt over uw plan. Tegelijkertijd hebben we in de ontwerpsessies met adviesbureaus, ondernemers en bewoners uit de wijk en ambtenaren ook gezien dat het ruimtetekort voor alle functies groot is: woningen, sportvelden, energie, bedrijven. Op basis daarvan is het inzicht ontstaan dat het beter is het bedrijventerrein te behouden voor bedrijven en niet verder te mengen met woningen, omdat daarmee de bedrijfsmogelijkheden van bedrijven beperkt worden en de vastgoedprijzen (o.a. door speculatie) nog meer stijgen, wat nadelig is voor bedrijfsuitbreidingen of nieuwe bedrijfsvestigingen. Ook blijven we twijfels houden of er een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu mogelijk is op deze locatie. En die punten wegen voor ons zwaarder dan uw argumenten om een gemengd plan met woningen te ontwikkelen. En daarom is dat als voorstel opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het toevoegen van een woonfunctie ontstaat er 24-uurs gebruik van de locatie waardoor de sociale controle in dit gebied tevens enorm zal verbeteren. De Young Professionals die er wonen kunnen als arbeidskrachten tevens een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in het gebied. De direct omliggende bedrijven (binnen een straal van 100 m) hebben geen milieubelemmering qua geur of geluid waardoor woningbouw mogelijk is en zullen zelf van de komst van deze woonfunctie ook geen belemmering ondervinden. Het oude college heeft net voor hun aftreden besloten het tekenen van de IPOK en IDOC door te schuiven naar het nieuw aan te treden college en aangegeven een Omgevingsvisie voor het gebied te willen opstellen. In juni 2022 is het nieuwe college daadwerkelijk geïnstalleerd en vanaf dat moment staan we al in wachtstand met ons project in afwachting van het nieuwe Omgevingsprogramma en het Omgevingsvisie traject. Dat neemt inmiddels al bijna 2 jaar in beslag. In het Omgevingsprogramma Overvecht was ons initiatief al door de gemeente opgenomen in onderstaand kaartje.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Het verbaast ons dan ook ten zeerste, als initiatiefnemer van het eerste uur, dat wij via derden hebben moeten vernemen dat de mogelijkheid voor een ontwikkeling van bedrijfsruimte in combinatie met woningbouw zou zijn geschrapt op de hoek van de Franciscusdreef/Mississippidreef op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Met veel moeite heeft Van Wijnen in opdracht van ons, na meerdere telefoontjes met terugbelnotities, telefonisch gesproken met Roel Faems en is ons medegedeeld dat er door de gemeente inderdaad een besluit zou zijn genomen om geen mogelijkheid tot de combinatie bedrijven/woningbouw (studentenhuisvesting) toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Dit ondanks dat daar in het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) al wijzigingsbevoegdheden voor waren opgenomen.

Wij zijn erg teleurgesteld in de reacties en de opstelling van de gemeente Utrecht aangezien in opdracht van ons, Van Wijnen bij alle participatie bijeenkomsten aanwezig is geweest voor zowel bewoners, bedrijven en stakeholders (partijen met initiatieven). Wij moeten dan als één van de eerste

Nr.	Reactie	Antwoord
	initiatiefnemers (2021) via derden vernemen dat de gemeente dit besluit al verwerkt zou hebben in de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Alle collega's van de gemeente Utrecht die betrokken zijn bij dit participatieproces zijn op de hoogte van onze plannen op de Kooijman-locatie, het staat zelfs opgenomen in de door de gemeente eerder afgegeven stukken en dan moeten wij dit zo telefonisch vernemen zonder dat iemand daarbij denkt om ons even te informeren over zo'n belangrijk besluit en dat vinden wij niet passend bij het proces wat we hebben doorlopen. Ons initiatief zou naar onze mening een enorme aanwinst zijn voor dit gebied, deze wijk en voor de stad waarbij dit plan ook nog eens de belangen van de direct omliggende bedrijven niet zou hoeven schaden. Een unieke kans om het aanzicht van het bedrijventerrein aan de Franciscusdreef op deze belangrijke toegang een enorme kwalitatieve impuls te geven, zou de gemeente juist moeten omarmen. We hebben daarom besloten officieel een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht omdat wij hierdoor niet beperkt willen worden in de bestemmingsmogelijkheden die er reeds waren. Graag ontvangen wij een inhoudelijke beargumenteerde reactie en/of aanpassing van de Omgevingsvisie Overvecht voor onze locatie op de volgende punten:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Behoud mogelijkheid maximum bebouwingspercentage 90% - Behoud maximum bouwhoogte van 17 meter met wijzigingsbevoegdheid tot 30 meter over het aangegeven gebied. - Behoud van alle andere genoemde functies uit het onherroepelijke Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) zoals Bedrijven tot categorie 3.1, Volumineuze detailhandel, Kinderdagverblijven, Onderwijsdoeleinden, Sport- en Leisure doeleinden, Hotel, Horecabedrijven, Woonwerk-units waarvoor afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden waren opgenomen. Daarnaast geeft de gemeente op een kaart aan in de Omgevingsvisie dat de locatie geschikt is voor “Voorzieningencluster”. Dit is voor ons een te algemeen begrip waarvan wij graag van de gemeente vernemen welke functies hier dan exact onder worden verstaan. 	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken u vorenstaande punten mee te wegen en tot verandering te laten leiden in de definitieve Omgevingsvisie Overvecht.	
291	1. Er is al veel gezegd over het participatieproces. Het feit dat dit zo via een omweg bij bewoners gekomen is, vind ik een zeer kwalijke zaak. Positief was dat wij met een paar mensen een gesprek met wethouder Streefland hebben gehad, en dat er twee avonden georganiseerd zijn door de buurt. Het was goed geweest dat er op de eerste avond duidelijker geanticipeerd was op wat de rechten zijn van bewoners. Wat mij erg geholpen heeft, was de inloopbijeenkomst voor bewoners, en een medewerker daar die duidelijke uitleg gaf over het proces en de rechten. Die duidelijkheid heb ik wat gemist bij de twee avonden. 2. Ik vind het positief wanneer het tunneltje bij het station wordt afgesloten voor autoverkeer. Een praktische vraag is wel wat dat betekent voor het autoverkeer rond de moskee op de vrijdagmiddag. Is het een idee om dan wel de tunnel voor autoverkeer te openen, zodat er doorstroom kan plaatsvinden? En hoe moet het met parkeerplaatsen? Het een en ander moet goed doordacht worden wat betreft consequenties. 3. Het stationsgebied is tot strategische gebied verklaard, waar hoogbouw op de planning staat. Wat ik niet snap, is dat er in de omgevingsvisie alleen gekeken wordt naar de kant van Overvecht. Zoals u zult weten, zijn er twee ingangen naar het station, namelijk de kant van Overvecht, en de kant van Tuindorp. Aan beide kanten van het spoor, zijn de meeste mensen eigenaar van hun woning. Aan beide kanten aan de westzijde van het spoor is er wat groen, wat eigendom is van de gemeente. Waarom wordt er alleen gekeken naar de kant van Overvecht, en niet naar de kant van Tuindorp? Op een bijeenkomst met bewoners zei iemand: “Omdat die mensen in de gemeenteraad zitten…”. Mijn voorstel is om aan beide kanten van het spoor 500 extra huizen gebouwd worden, zodat de pijn en overlast ook aan beide kanten van het station gevoeld wordt. Wat hiervoor pleit zijn de volgende punten:	1. We hebben ons best gedaan zoveel mogelijk Overvechters al in een vroeg stadium te bereiken en betrekken bij het maken van de omgevingsvisie. Gedurende het jaar waarin de omgevingsvisie gemaakt werd hebben we steeds meer Overvechters bereikt en gesproken. Waar nodig hebben we extra gesprekken gevoerd, zoals met bewoners en ondernemers rondom de Arno-, Rubicon-, Butterflydreef. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek) of de informatie alsnog toegestuurd. Dit had in uw geval soms sneller en beter gekund. De tips en aandachtspunten die u aan ons heeft meegegeven hebben ons geholpen om het participatieproces te verbeteren en helpen ook bij vervolgprojecten om participatieprocessen beter vorm te geven. Daar willen we u dan ook voor bedanken. 2. De moskee blijft ook met een knip in de Tiberdreef/Mr.Tripkade goed bereikbaar met de auto via de Moezeldreef en Tiberdreef. Bij het in de toekomst afsluiten van het tunneltje voor autoverkeer wordt het plan verder uitgewerkt in een project. Daarbij wordt ook goed gekeken naar bijvoorbeeld de inrichting, doorstroming en de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. 3. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix,

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Overvecht is een aandachtwijk met een hele grote mate van culturele diversiteit. Door 1000 extra woningen aan de kant van Overvecht te bouwen wordt de druk en de spanning op de sociale cohesie vergroot. Het zou goed zijn om dat meer te spreiden over de stad. b. Het aantal inwoners per vierkante kilometer aan de kant van Overvecht is veel hoger dan aan de kant van Tuindorp. Ook dit pleit voor een verdeling van het aantal nieuw te bouwen huizen. c. Waarom zou Tuindorp buiten schot blijven als het gaat om het bouwen van extra woningen? Aan de overkant van de meester Tripkade langs het spoor is gebied waar gebouwd kan worden. 4. Ik begrijp dat er gekeken gaat worden of en een middelbare school gebouwd kan worden bij het gebied langs het spoor. Ik denk dat de gemeente duidelijke keuzes moet maken wat ze wil. Wanneer er gekozen wordt voor een school, kunnen er niet ook allerlei flats bijkomen. De verwarring over de verschillende plannen geeft onrust. 5. Om doorstroom van gezinnen naar eengezinshuizen mogelijk te maken binnen Overvecht, kunnen nieuwe appartementen misschien eerst aan oudere bewoners van bestaande woningen binnen Overvecht voorgesteld worden voor de verkoop.	aanvullende woningtypen, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Sociale cohesie en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 4. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Het gaat dan om een stedelijker compacte vorm van bouwen, waarbij geacht wordt aan en levendige mix van woningen, voorzieningen en werkfuncties. Het stapelen van functies en toepassen van enkele hoogteaccenten zijn dan onderdeel het ruimtelijk onderzoek. Als er op deze locatie een middelbare school wordt gerealiseerd dan heeft dat inderdaad consequenties voor het aantal woningen dat er in dit gebied kan worden toegevoegd. 5. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen zijn daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
292	Langs deze weg wil ik mijn onvrede uiten over het onbezonnen plan voor de her inrichting van Overvecht. Met name het vervangen van Tuinders vereniging “ons genot” voor voetbalvelden stuit mij enorm tegen de borst. Om Utrecht groener te maken willen jullie dus een mooi ecologisch gebied vervangen door kunstgrasvelden, een toename aan verkeer (of komt het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitspelende team ook op de fiets?), en rokende frituurpannen en joelende kinderen en ouders. Wat ook een impact zal hebben op het aangrenzende natuurgebied waar de rust van de flora en fauna het nodige te verduren zal krijgen. Het is het zelfde als een bos omhakken om er windmolens te plaatsen , of windmolens in de zee plaatsen en tegelijkertijd het hele ecologische gebied om zeep helpend. Alles voor het milieu en klimaatneutraliteit uiteraard. Op het betreffende industrieterrein waar dit alles moet plaatsvinden zitten reeds 2 voetbalverenigingen nl VVJ en EDO. Dan dicht in de buurt hebben we vv Maarsen ,HMS, en Elinkwijk, kijken we een klein stukje verder dan hebben we DHSC, en in overvecht zelf zitten ook diverse voetbal verenigingen. Aan gezien ik voetbal trainer ben geweest bij VVJ weet ik dat de jeugd rond een jaar of 10 12 in andere dingen geïnteresseerd raken en dat het lastig wordt om volledige teams te krijgen. Bovendien zouden de velden veel beter benut kunnen worden, bij EDO en HMS worden de velden nauwelijks gebruikt en zou er ms wel wat uitgebreid kunnen worden. Volgens mij hebben ze bij EDO niet eens jeugd , wat al een hele boel ruimte zou scheppen. Zijn er naar deze dingen gekeken? Mag ik u er even op attenderen dat er verenigingen zijn opgeheven wegens gebrek aan leden , te weten VVO 65 en KWS, het terrein waar vv KWS (heel lang geleden) zat ligt zelfs nog braak is nu weiland op de gageldijk. De noodzaak om met ons belastinggeld een ecologisch paradijs te gaan slopen en te vervangen voor een voetbalvereniging ontgaat mij compleet. Dit plan valt in de catagorie “parkeer app” en “overvecht moet van het gas af” en nu hebben we dan “overvecht moet uit de auto” en willen we hier een 15	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	minuten stad van maken, iets wat tijdens de corona plandemie nog een complottheorie was. Het feit dat van Hooijdonk haar bezoek aan “ons genot” heeft ingepland vlak voor de besluitvorming sterkt mij in het idee dat er totaal niet gekeken is wat de plannen inhouden en betekenen voor de mensen die met liefde en plezier een mooi stukje natuur onderhouden. Gaan we straks dan weer geen sorry zeggen, en de ambtenaren de schuld geven? Gaan we straks weer miljoenen tekort komen zoals elk megalomaan plan van de gemeente , ik herinner me de aanleg van de trambaan nog nl die 5x over de kop ging. Dit wanbeleid moet echt stoppen!!!!!!!!!!!!!	
293	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan deelnemers, die middels de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: sport en ontspanning, hetgeen bijdraagt aan mijn mentale en fysieke gezondheid. Voetballen kan ik op vele andere plekken, paardrijden niet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
294	Het lijkt allemaal goed ontworpen, met veel groene plannen en woningen. Maar voor mij en andere bewoners van Overvecht vind ik toch dat de plannen te ver gaan. Ik ben gehandicapt en daardoor afhankelijk geworden van een auto voor mijn bootschappen, sociale contacten, en revalidatie. Veel van de verkeersplannen van de gemeente beperken mij daarin en daardoor voel ik mij steeds meer een 3e rangsburger in Utrecht. En helaas ben ik niet de enigste gehandicapte, chronisch zieke of bejaarde die er zo over denkt. Een voorbeeld daarvan is dat, bij de bibliotheek op de Neude waar de gehandicapten parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat zijn weggehaald bij de ombouw van postkantoor naar bibliotheek, en waar niets voor terug is gekomen. En ja ik kan ook naar de bibliotheek in Overvecht, maar de collectie is daar nogal beperkt vergeleken met de bibliotheek in de binnenstad. Een ander voorbeeld is de nogal omslachtige manier om als gehandicapte met een auto het stadskantoor bij het CS te bezoeken. Gelukkig is het kantoor in Vleuten veel eenvoudiger te bezoeken. Goed terug naar Overvecht. Ik vind het versmallen en verwijderen van wegen dan ook een slecht plan. De meeste wegen in Overvecht kunnen het verkeer nog maar net aan en met een hoop extra woningen komt er nog meer verkeer bij. De gemeente heeft blijkbaar nog niet geleerd van de rampzalige uitgepakte versmallingen op de t'Goylaan en de westelijke stadsboulevard.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We werken hard aan het uitbreiden van de laad-infrastructuur. Meer informatie hierover kunt u vinden op: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/vervoer/elektrisch-vervoer/openbare-laadpalen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kunnen hulpdiensten dan nog op tijd zijn als wegen worden versmald? De brandweer geeft al aan de westelijke stadsboulevard te mijden bij een uitruk en ik zag zelf laatst een ambulance welke zich vast reed in een file op de westelijke stadsboulevard. En ik vrees dat het zelfde in Overvecht gaat gebeuren. Het verminderen van het aantap parkeerplaatsen kan misschien in de verre toekomst, maar voorlopig staan er bij mij in de buurt iedere dag auto's op de stoep omdat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn. En dan is het nieuwbouw project aan de Vader Rijndreef waar geen parkeergarage onder komt nog geen eens af. Het afsluiten van de Moezeldreef an andere verbindingswegen tussen de buurten is ook zo'n slecht idee, er komen veel nieuwe huizen in de omgeving, en station Overvecht word een stuk moeilijker bereikbaar met een auto. Lastig voor mensen die daar kennissen oppikken of afzetten. Dat doe ik zelf ook, en zowel in tijd en afstand ben dan 3 maal langer onderweg. En het zelfde geld voor winkelcentrums in de buurten zoals Overkapel, die moelijker bereikbaar worden vanuit andere buurten. Zolang de NRU niet aangepast is zorgt het afsluiten van doorgaande wegen in Overvecht daar voor nog meer opstoppingen. Dus voordat de gemeente wegen gaat opbreken moet eerst de NRU op orde zijn. En is 2x 2 rijstroken dan nog wel voldoende? Of zijn er 2x 3 rijstroken of misschien zelfs 2x 4 rijstroken nodig? Om barrière werking, en overlast van de NRU te verkleinen moet deze weg dan verdiept of nog beter ondergronds worden aangelegd. Bij infrastructuur moet je tegenwoordig ook laadpalen voor elektrische auto's rekenen. In 2040 zal een grootdeel van de auto's elektrisch zijn. Welk percentage van parkeerplaatsen is dan een laadplek? En is dat voldoende als alle auto's elektrisch zijn? Nu nog maar een klein deel van de auto's elektrisch zijn, is er al niet genoeg ruimte op het stroomnet en een tekort aan laadpalen, hoe gaat de gemeente dit oplossen voordat het verbod op benzine auto's ingaat? Ik heb in het verleden op informatieavond over het doorknippen van verbindingswegen gehad met een ambtenaar. Toen was dat niet mogelijk	Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. Bij de uitwerking in toekomstige projecten gaan we per locatie bekijken wat de beste inrichting is. Wanneer u klachten heeft over de huidige inrichting, zoals los of scheef liggende tegels, kunt u dit het beste melden via https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/products/meldingen Wij verwachten dat het aantal OV-reizigers ook in de toekomst goed kan worden vervoerd met bussen. Om een tramlijn financieel haalbaar te maken zijn veel meer reizigers nodig. Ook met de extra woningen in Overvecht is het aantal OV-reizigers onvoldoende voor een tram. De loopafstanden naar de HOV-haltes zijn voor bepaalde delen van Overvecht inderdaad te lang. Daarom blijft ook het buurtgerichte openbaar vervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Voor electrische auto's en oplaadpunten zijn aangescherpte veiligheidsregels. De bedrijven op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht werken veelal regionaal en soms zelfs landelijk of internationaal. Het personeel komt ook uit de regio en niet alleen uit de wijk. We onderschrijven dat het goed zou zijn als wijkbewoners er een baan vinden, maar dit is geen harde 1-op-1 relatie of noodzaak. Het sluisje inclusief gemaal is in eigendom van Waternet. Een nieuw kanaal richting Maarseveenseplassen is geen onderdeel van de Visie en grotendeel ook buiten de gemeentegrens. De doorvaarbaarheid is zeker ook afhankelijk van het ontwerp van de NRU waar nu nog geen zicht op is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat een buurt tenminste twee uitgangen moest hebben voor de veiligheid. Ik zie nu dat het nu wel mogelijk is on één uitgang uit een buurt te hebben. Wat is er in de tussenliggende tijd veranderd dat het nu wel mogelijk is, en is het dan nog veilig als de enigste toegangsweg naar een buurt afgesloten is? En hoe rijden mensen dan hun buurt in of uit? Het plan om voetpaden verbeteren kan in alleen maar toejuichen. Veel voetpaden langs de Brailledreef zijn in het verleden smaller gemaakt om fietsen paden in twee richtingen mogelijk te maken, en zijn daardoor te smal geworden, dat deze de oorspronkelijke breedte terugkrijgen zou erg fijn zijn. En dan ook even de tegels overal rechtleggen, de meeste voetpaden zijn erg ongelijk en hobbelig wat het lopen voor mindervaliden moeizaam en gevaarlijk maakt. Het voetpad langs de spoorlijn tussen station Overvecht en de Brailledreef moet je als voetganger delen met fietsers , wat in praktijk op neer komt dat je moet oppassen dat je niet omver word gereden door een (brom)fietser die van mening is dat het fietspad is waar geen voetgangers mogen komen. Het zou erg fijn en een stuk veiliger zijn als dit gewoon weer een voetpad word. Waarom is er voor een bus gekozen? Een groene trambaan is beter inpasbaar in de parken, is milieu vriendelijker en is ook meteen toekomst klaar. Het lijkt mij zonde van het geld om eerst een dure busbaan aan te leggen en die een paar jaar later er weer uit te breken voor een trambaan. Met voorgestelde opzet van het hov denk dat de loopafstanden naar de haltes te lang worden voor veel mensen. En kleine buurtbussen gebruiken zullen mensen eerder als een extra hindernis zien dan gemak. De huidige bus routes zijn ook niet echt ideaal maar lijken mij beter dan wat er nu voorgesteld word. Ik begrijp dat er een hoop woningen bij moeten komen maar ik ben bang dat 5000 woningen er bij een te grote opgave is voor Overvecht, waardoor de leefbaarheid nog meer onder druk komt te staan. Zeker met torenflats van 75 meter gaat de menselijke maat verloren, en op veel plekken is de wijk al een geestdode betonjungle.	De dierenweide is gestopt omdat er geen nieuwe mensen gevonden zijn voor het bestuur van de stichting en geen vrijwilligers om de dieren te verzorgen en de dierenweide open te houden voor bezoekers. Er komt geen dierenweide terug op deze plek. Voor het Zandpad is het planproces gestart voor tijdelijke woningbouw. Er zijn nu geen concrete plannen voor een sekswerklocatie hier. Uit de eerste verkenning is gebleken dat het mogelijk is om tijdelijke woningen zo te ontwikkelen dat het indien gewenst op termijn gecombineerd kan worden met of plaats kan maken voor een kleinschalige sekswerklocatie. De biodiversiteit in Overvecht te verbeteren is een belangrijk doel van de omgevingsvisie. Bij herinrichtigen van de openbare ruimte, groen of de parken is de omgevingsvisie het kader. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Op deze manier zorgen we ervoor dat er zich ook meer dieren in de wijk prettig voelen/aangetrokken worden. De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest.Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor de groene Vechtzoom en een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Groen versterken en verbeteren betekent ook meer bomen op plekken waar nu hittestress is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en groen gaan we samen met bewoners kijken wat de knelpunten en mogelijkheden zijn en hoe we de doelen uit de omgevingsvisie kunnen bereiken : Overvecht aan het klimaat aan te passen, meer ontmoeting, spelen en verblijven en meer biodiversiteit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En het geeft het gevoel dat Overvecht weer eens het afvalputje van Utrecht is. Wat dat betreft spreek het kaardje ‘omgevingsvisie Utrecht 2040' op pagina 11 boekdelen. Grootstedelijke verdichting vind vooral plaats in Kanaleneiland en Overvecht, de andere wijken worden ontzien. Het zou eerlijker zijn als de pijn over alle wijken word verdeeld. Bij station Overvecht zou aan beide kanten van het spoor flink grootstedelijk verdicht kunnen worden, maar dat gebeurd helaas alleen aan onze zijde van het spoor. Om niet te veel te moeten verdichten kun je er ook voor kiezen om de 5000 nieuwe woningen te clusteren in 1 of 2 hoge gebouwen, waarin wonen, werken, winkels en zo zijn gecombineerd. Utrecht mag daarin wel wat meer ambitieus zijn en het eerste gebouw te wereld neerzetten wat de 1 kilometer grens doorbreekt. Parkeren onder woningen lijkt mij erg gevaarlijk. Elektrische auto’s branden namelijk langer en heter dan normale benzine auto’s, en zijn veel moeilijker te blussen, en er komen meer giftige en kanker verwekende stoffen vrij. Wat doen die hogere temperatuur met de betonconstructie van een parkeergarage? Moeten er aanpassingen aan bestaande parkeergarage’s worden gedaan voordat elektrische auto’s er in mogen? Het aanleggen van een sprinklersysteem en dikkere brandwerende muren en vloeren lijkt mij het minimale wat gedaan moet worden. En hoe ruim je de giftige rommel op na een brand? Het bluswater word normaal het riool in gepompt en dat lijkt mij na een brand niet kunnen. Meer werkplekken is goed, maar moet wel bij het opleidingsniveau in de wijk passen. Anders heeft het voor de wijkbewoners niet zo veel zin om zoveel werkplekken te creëren. Waar vervolgens mensen van buiten de wijk of stad gaan werken. Herstel het historische sluisje in de Vechtdijk tussen de Klopvaart en de Vecht zodat bootjes van af de Vecht naar het Noorderpark en Westbroek kunnen varen. Mogelijk kan er ook een nieuw kanaal naar de Maarseveenseplassen graven worden, wat mogelijkheden voor recreatie bied. Dat betekend wel dat de NRU onder of op voldoende hoogte over de Klopvaart moet gaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het verleden was er een vrij grote dierenwijde langs de Moezeldeef. En het was een fijne alternatieve route naar huis om daar even langs te lopen na schooltijd. Is er een mogelijkheid dat deze dierenweide terug keert? Een tweede alternatieve route was langs het Zandpad en het zou erg fijn zijn als de gemeente daar ook eens haast gaat maken met een nieuwe prostitutie zone. En dat levert ook een hoop werkgelegenheid en inkomsten voor de stad op. Biodiversiteit parken en groenstroken verbeteren, de parken zijn nu nog vooral grote grasvelden met hier en daar een plukje bomen, en maar weinig stuiken en ruige stukken waartussen dieren zich kunnen verstoppen. Een goed voorbeeld hiervoor zijn de bosschages rond de rioolwaterzuivering waar wel voldoende dekking is voor een hoop dieren. Het zou fijn zijn dat wat grotere land dieren als hazen, vossen en herten een plekje in de stad kunnen vinden. In Zandvoort hebben ze ook stadsherten dus waarom in Overvecht niet? De rioolwaterzuivering kan je het beste maar zo laten, het gaat veel geld en moeite kosten om de rioolwaterzuivering te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Je moet eerst een stuk grond vinden wat groot genoeg is en vervolgens het rioolnetwerk in de stad aanpassen zodat al het rioolwater daarheen stroomt. En de nieuwe buren zitten ook niet op een rioolwaterzuivering te wachten. Wel zou er gekeken kunnen worden voor een wat meer natuurlijke inrichting van het terrein. En als de rioolwater zuivering naar een andere plek gaat lijkt het mij beter om er een park of natuurgebied met veel bomen van te maken, daarmee maakt de gemeente de groene ambitie waar en krijgt Ondiep door middel van een nieuwe brug ook toegang tot meer groen. Door de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug door tunnels vervangen, ontstaat er dan een aaneengesloten groengebied van Oud zuilen tot aan de Loevehoutsedijk. Veel meer bomen planten, vooral ook op de kleine grasveldjes en groenstrookjes tussen de flats, dit helpt goed tegen hitte stress. En geeft bewoners ook schaduwrijke plekken dicht bij huis. In de zomer zijn de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	grasvelden namelijk te heet om daar te vertoeven. En ook veel straten kunnen meer bomen gebruiken om hitte stress tegen te gaan.	
295	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik een sport heb gevonden die ik echt leuk vind. Waar ik veel vrienden heb mij kan uitleven en allemaal aardige mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
296	De huidige plannen vormen een bedreiging voor onze directe leefomgeving en woongenot. Het uitzicht vanaf ons appartement is al aangetast door allerlei hoogbouw, dichtbij en veraf maar de komst van torenflats van 70 en 50 meter hoog is een regelrechte bedreiging. De woning- en bevolkingsdichtheid in het centrumplan staat in geen verhouding tot de rest van Overvecht: 2500 woningen met een	In de Ruimtelijke Strategie Utecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. Dit wordt verder vormgegeven met een hoogstedelijk milieu in het Masterplan Overvecht Centrum als aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor Overvecht: een van de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving en aanvullende woningtypologie. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Dit dient zorgvuldig te worden

Nr.	Reactie	Antwoord
	veelvoud aan bewoners (5000 – 7500) op een oppervlakte van 1 vierkante kilometer. De voorgestelde hoogbouw is geconcentreerd langs de Zamenhofdreef, direct naast ons gebouw, dit heeft ook invloed op de hoeveelheid zonlicht in ons appartement. Juist in het voor- en najaar wanneer de zon laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is, zal dat nadelig uitpakken (o.a. meer energieverbruik) Afsluiting voor verkeer van de Carnegiedreef en andere dreven zorgen voor isolatie van grote delen van de wijk. Voor wat betreft het plan om de Franciscusdreef te veranderen in een stadsboulevard met 1 baan heen en 1 baan terug, verwijs ik graag naar de huidige problemen op de stadsboulevard west: brandweer, ambulance en politie mijden deze route omdat er vaak geen doorkomen aan is. Ik hoop dat er nog eens goed nagedacht wordt over de consequenties van deze plannen en dat er geluisterd wordt naar de bewoners.	ingepast. Voor het Masterplan Overvecht Centrum zijn hiervoor bezonningsstudies en windstudies onderdeel geweest van het ontwerpproces om de effecten voor de omgeving in beeld te brengen en zoveel mogelijk te voorkomen/te beperken. Dit is verwerkt in het basisplan in het Masterplan. De gebouwen worden hoger, maar komen daarbij niet dichter op de Zamenhofdreef te staan. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
297	langs deze weg wil ik bezwaar maken tegen het bouwen van de bruggen over de vecht. Het is mijns inziens totaal onnodig , Zuilen is prima op de fiets bereikbaar en wij hebben geen zin in al de drukte die dan ook richting zuilen komt en alle criminaliteit en overvecht gezeik. Wie zit hier nou op te wachten, die marnixlaan hebben jullie ook zo fantastich gedaan , gewoon 2 banen weg gehaald. wie verzint dit? Dit is burgertje pesten 2.0 , van je eigenbelasting geld. mag ik straks ook mee betalen ,dmv betaald parkeren, aan de in te voeren mileuzones , flits camera's en andere auto weg pest maatregelen. U zit daar om de burger te dienen, niet om het opgelegde klimaat narratief door te drammen. Het is een beetje de omgekeerde wereld aan het worden. blijkbaar denkt de gemeente te weten wat de burger wil, en doet het net alsof de burger bij de plannen betrokken wordt dmv de inloop avonden ed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik denk dat 90% van de utrechter niet weet wat jullie allemaal van plan zijn. Een wethouder mobiliteit is voor alle mobiliteit en niet alleen voor de fiets . 7 moties van wantrouwen voor de wethouder, en nog niets geleerd, waar gaat dit over , in het bedrijfsleven had ze allang op straat gestaan.Maar voor de gemeente mag ze smijten met belastinggeld , en als je wat te kort komt, doen we even parkeer belasting Er is niets tegen meer groen en minder auto's , wel tegen een onbetrouwbare overheid en dat vertrouwen komt niet terug met nieuwe plannen , die straks 5x zo duur uit zullen vallen omdat er bij jullie blijkbaar niemand zit die kan rekenen.	
298	Na het bestuderen van de Ontwerp Omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht, wil ik allereerst mijn waardering uitspreken voor de ambitieuze en toekomstgerichte aanpak die de visie uitstraalt. Toch maak ik mij zorgen over mogelijke plannen voor een hoogstedelijk gebied rondom het station met gebouwen tot 70 meter hoog. Dergelijke hoogbouw lijkt niet in harmonie met de laagbouw in de omringende gebouwen en zou kunnen leiden tot diverse vormen van overlast, zoals verminderd zonlicht voor omwonenden, een toename van verkeer en bijbehorende geluidsoverlast. Hoewel ik begrijp dat dit plan aansluit bij het doel om 5000 nieuwe woningen te realiseren, is het van groot belang dat deze ontwikkeling in balans is met de bestaande stedelijke structuur en het welzijn van de bewoners. Daarnaast vraag ik u om verduidelijking van het begrip 'Transformatie in het groen'. Deze term laat veel ruimte voor interpretatie. De tekst bevat vage termen zoals herstructurering, transformatie, behoud van de ecologische structuur, sloop-nieuwbouw en autonome bebouwing. Wat wordt hiermee precies bedoeld? En wellicht belangrijker: Wat betekent de visie voor de huidige verhouding tussen groen en bebouwing? Kan een gebied zonder bebouwing volgens deze visie worden aangewezen voor ontwikkeling (lees: bebouwing) in het groen?	De omgevingsvisie geeft aan: "Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie." In geval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en zal de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie de wens uit tot verandering (=transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. Deze groen-oranje gebieden ambiëren meer groen en beter groen. Als er nu een gebied is zonder bebouwing

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat deze punten van zorg in overweging worden genomen om tot een breed gedragen visie te komen die rekening houdt met de belangen van alle betrokkenen.	maar met veel verharding (voorbeeld P+R locatie), dan kan bebouwing alleen maar als er meer groen voor terugkomt op die plek.
299	Wij zijn NIET akkoord met project. Jullie passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. 1. Bouwhoogten huidige situatie: 30 m. 10 verdiepingen. Bouwhoogten nieuwe situatie: 70 m. 22 verdiepingen. Waarom bouwhoogten niet 40 of 50 m.? 2. Ruimte voor groei en behoud Zamenhofdreef e.o. Hoogstedelijk Overvecht Centrum is hier een onderdeel van, daar wordt een APART meesterplan voor gemaakt. SVP graag meesterplan ter inzage. 3. Wij zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijv. De leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de " Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie. "Niet akkoord: OF bijdragen aan de stadsbrede opgave t/m renovatie. 4. Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en de Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten. Tripkade is gekoppeld aan het opheffingen de doorgaande autoverbinding. Moezeldreef: graag uitleg hierover. Moezeldreef: ruimte auto en bus. 5. Groene voegen en groene ommetjes. 's Avonds, brr. 6. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines. Waarom? 7. Nieuw Overvecht e.o.: geen wonen. Waarom? 8. Abstracte modellen. Dus: niet echt!	1. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de omgevingsvisie Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). 2. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. Zie https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/overvecht-centrum/6 3. Wij nemen uw suggestie niet over. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. 4. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. 5. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk,

Nr.	Reactie	Antwoord
		verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt. 6. Utrecht zoekt naar geschikte gebieden het opwekken van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen. Het Noorderpark is een van de gebieden die onderzocht wordt. 7. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven. 8. Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. In de ontwerp omgevingsvisie spreken we niet over abstracte modellen. In de kaart van pagina 44 staat omschreven dat we laten zien waar we kansen zien voor de toevoeging van wonen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
300	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is heel belangrijk voor de ontwikkeling van mijn dochter zeker omdat de manege op fietsafstand is en op een unieke locatie ligt zodat daar mooie buitenritjes in de natuur gemaakt kunnen worden. Bij het verplaatsen van de manege van deze unieke locatie zal er veel verloren raken. Het is dood zonde om deze ideale manege locatie te gaan opgeven voor sport velden die in principe overal kunnen liggen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
301	Uit uw plan lees ik dat u van harte het groen in de wijk toejuicht en verder uit wil breiden. Dat is een mooi en goed plan met het oog op de klimaatontwikkeling. Waar ik mij zorgen om maak is dat er straks meer mensen hier wonen, zij allemaal ook werken en dus meest waarschijnlijk ook Overvecht uit moeten. Als we dan geleid worden over de ringweg geeft dit een verkeersinfarct. Weet u hoe vol het nu al staat in de spits? Dat lijkt mij dus niet verantwoord. U wilt de fietser, de voetganger meer ruimte bieden. Prima. Maar heeft u ook in het vizier dat er relatief veel ouderen hier wonen? Zij zijn niet altijd meer zo mobiel. Bovendien wonen er hier ook veel mensen met een kleine beurs. Elke keer een ritje maken met de bus, is voor hen niet betaalbaar. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat zij dan tot hun eigen woonruimte veroordeeld worden? Zou het ook mogelijk zijn om het openbaarvervoer van de ene buurt naar de ander gratis te maken? Mocht u van plan zijn dit plan doorgang te laten vinden,	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De provincie doet dit jaar een proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen. Kijk hiervoor op https://www.gratisreizenouderen.nl/ Uitgangspunt is dat voorzieningen, ook op zorg en welzijn, meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we ervoor zorgen dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	is het voor ouderen van belang dat er zorg en welzijns activiteiten in hun buurt plaats vinden. Ben erg benieuwd of u mogelijkheden en menskracht weet te vinden om dit van de grond te krijgen. Ouderen wonen langer thuis, maar laat dan de omgeving waar zij wonen hen ook iets te bieden te hebben. En dan mijn zorg over de woningen. Aan de woningnood moet iets gebeuren. Maar vijfduizend woningen en drieduizend werkplekken, gaat dit niet ten koste van de leefbaarheid met elkaar? Waar ik bang voor ben is dat het een wijk wordt waar zoveel mensen opgestapeld gaan wonen op elkaar, dat dit de onderlinge verhoudingen niet ten goede gaat komen. Dus mag het ook iets minder? Andere vraag: Kan ik straks nog wel bij mijn huisarts blijven als hij door de verkeersplannen in Overvecht er langer dan een kwartier over doet om bij mij te zijn in noodsituatie?	er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt inderdaad ook voor zorg- en welzijnsvoorzieningen, omdat anders de druk op de bestaande zorg- en welzijnsaccomodaties inderdaad te groot wordt. In de omgevingsvisie Overvecht is dit in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht benoemd onder het hoofdstuk Maatschappelijke voorzieningen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld en dit heeft als basis gediend in de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
302	In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht worden verkeersknippen voorgesteld die het doorgaande verkeer voor auto's door de wijk moeten blokkeren. Hoewel wij in het algemeen positief staan tegenover het aan banden leggen van het autoverkeer, hebben we tegen de voorgestelde maatregel toch grote bezwaren.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Er is sprake van een probleem met de verkeersveiligheid, waarop de voorgestelde maatregel een antwoord zou zijn. In het verleden deden zich inderdaad problemen voor met te hard rijdend verkeer op de doorgangswegen in de wijk. Als antwoord is daarvoor in het recente verleden gereageerd met het aanbrengen van wegversmallingen en voorrangsborden bij die punten. Sindsdien is naar onze ervaring de verkeersveiligheid op die wegen aanzienlijk verbeterd. Wij begrijpen dus niet goed waarom nu naar veel drastischer middelen wordt omgezien. Is er een evaluatie geweest van de huidige verkeerssituatie, van na die verbeteringen? Daar is ons niets van bekend. 2. Wie met een auto boodschappen wil doen, moet dit wel in zijn eigen wijksegment doen, want om in een ander deel van de wijk terecht te kunnen, moet een zeer grote omweg worden gemaakt, via de NRU is de bedoeling. De rechtvaardiging die hiervoor werd gegeven is dat er in elk wijksegment voldoende basale winkelvoorzieningen zouden zijn, zodat ieder voor zijn eigen dagelijkse boodschappen (met de auto) in zijn eigen segment terecht kan. Hoewel de fiets natuurlijk hiervoor te verkiezen is, zijn er altijd oude en hulpbehoevende mensen die toch op de auto zijn aangewezen. In ons segment, Tigrisdreef en omgeving, is er echter geen winkelvoorziening. Vroeger was er wel iets van dien aard, maar door de beperkte omvang van de directe omgeving bleek die niet levensvatbaar, en dat zal in de toekomst niet anders zijn. De voor de hand liggende zeer nabije supermarkten, de Dirk (Berberhof) en de LIDL (WC De Klop) zijn voor ons met een knip afgesloten voor de auto. 3. In het verbinden van de wijksegmenten krijgt de NRU een centrale rol toebedeeld. Dit brengt een grote toename van verkeer met zich mee, en de vraag is of de NRU die verkeerstoename wel afdoende verwerken kan. Bovendien leidt dit tot een stijging van geluidhinder en luchtvervuiling, dus een verzwaring van de belasting voor alle aanwonenden en gebruikers van de groenzones langs de NRU. Er moet in ieder geval meer afstemming komen tussen beide projecten, die tot nu toe als aparte problemen behandeld worden door verschillende gremia.	

Nr.	Reactie	Antwoord
303	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
304	Enige tijd geleden heb ik een brief met informatiekaart ontvangen en was nogal geschrokken van de plannen alleen al voor Nechardreef e.o.. Met name het deel dat de Neckar-, Marne- en Moezeldreef worden gesloten voor auto’s. Ter	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	info dit zijn feitelijk 2 van de 3 routes die men kan nemen om dit deel van de wijk te verlaten. Met andere woorden als ik het goed begrijp kan ik straks niet zonder de NRU naar het winkelcentrum als ik met de auto spullen moet halen of het gewoon erg veel regent. Ik pak over het algemeen al de fiets voor boodschappen maar bij hevige regenval wil ik de keus hebben en niet alsnog gedwongen worden te fietsen door deze plannen of geen eten te hebben omdat ik niet met de auto mag/kan. De eerste plannen om de NRU aan te pakken (gelukkig geen geld) lieten doorschemeren om de Moldaudreef af te sluiten, maar ik verwacht dat dit nu beter aan gesloten gaat worden mochten jullie met de NRU aan de haal gaan. Of moet dan iedereen over Wolgadreef? Dat gaat deze weg ook niet redden, dat wordt dus 1 route voor meerdere delen om de wijk te verlaten. Ik vind de bereikbaarheid van de Dommeringdreef al erg marginaal en als we dus alleen nog via de Moldau en de NRU moeten word deze weg drukker dan deze al is en ik kan mij niet voorstellen dat dit wenselijk is. Dat eventueel de hele wijk een 30 km/u zone wordt is ok, kan ik inkomen en zeg ik kom maar op met de drempels, maar 2 van de 3 routes naar het winkelcentrum worden nu geblokkeerd met dit plan en dat vind ik echt slecht. Ook de ideeën om 15 km/u is niet haalbaar voor auto’s, dan wordt het meer een boeteregen/tweede inkomstenbron. Verder is het onduidelijk wat er met de nu al te weinig parkeerplekken gebeurt. Er staat dat de woonbuurten vrijwel zo blijven, maar ik zag ook meerdere ideeën voor nog meer laadpalen waardoor ook hierdoor de al te weinige parkeerplaatsen te kort komen. Ik ben akkoord met 1 auto/parkeervergunning per huishouden, want ik kan zelden mijn auto kwijt omdat anderen 3-4 auto’s voor de deur zetten terwijl ze er max in 2 te gelijk kunnen rijden. Maar goed, ik heb deze week geen tijd meer om langs te komen maar de afsluiting van 2 van de 3 huidige routes naar het winkelcentrum is echt absurd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
305	Wij verzoeken u om opnieuw te kijken naar het bedrijventerrein nieuw overvecht, waar momenteel wordt ingezet op het intensiveren van de bedrijfsfuncties. Wij stellen voor om in deze omgeving, met name langs de hoofdwegen die nog niet benoemd zijn zoals de Floridadreef, Manitobadreef en St. Laurensdreef (beperkt), andere functies toe te staan. Deze functies kunnen een waardevolle bijdragen leveren aan de sociale veiligheid van het gebied doordat deze open zijn buiten de reguliere werktijden zoals in de avond en het weekend. Sport is een mooi voorbeeld van een functie die passend is. Deze functies dragen het verbeteren van de veiligheid op het bedrijventerrein, wat ook al is benoemd in het huidige bestemmingsplan (Bestemmingsplan Nieuw Overvecht, blz. 19: openbare ruimte en veiligheid), zorgen voor meer verbinding met de wijk, kunnen fungeren als energieke ontmoetingsplekken (zie ontwikkelrichting nieuw Overvecht blz. 17, kans 1: Energieplekken). Daarnaast draagt met name sport bij aan een betere gezondheid van de Overvechter (welke de het slechtst is van heel Utrecht) en kan het verzuim bij personeel van de gevestigde bedrijven verminderen door bij te dragen aan hun fysieke en mentale gezondheid, waardoor het ook een aantrekkelijke werklocatie wordt. Het (beperkt) toestaan van deze functies kan ook bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk in de wijken en op het industrieterrein door de wisselwerking tussen thuis en op het werk. Het huidige ontwerp zorgt ervoor dat we een stap terug doen en op het bedrijventerrein en blinde hoeken creëren waar ondermijning buiten de reguliere werktijden gemakkelijk plaats kan vinden. Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, namelijk door (beperkt) ruimte te maken voor functiemenging langs de hoofdwegen.	We vinden dat de gevraagde menging er in de huidige situatie al voldoende is. Daarbij denken we aan Duncan's Training Center aan de Arkansasdreef, sportcentrum Colosseum aan de Labradordreef, Bourdif Gym en BBQ restaurant Otantik aan de St. Laurensdreef en de overige sportvoorzieningen aan de randen van het bedrijventerrein (Manitobadreef, Mississippidreef). We vinden dat meer menging met publieksfuncties niet voldoende opweegt tegen de ruimtetekorten van bedrijven met een milieucategorie, die zich daardoor alleen op bedrijventerreinen kunnen vestigen. De publieksfuncties zien we idealiter eerder dichtbij woningen in de woonwijken.
306	We willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden

Nr.	Reactie	Antwoord
	spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). Om de vier buurten ten zuiden van het plangebied (langs het spoor, aan de zuidzijde, zie plaatje) goed te ontsluiten voor de fietser en voetganger, worden er verbindingen gemaakt met Tuindorp. Beoogd zijn voetganger & fiets-tunnels. Het doel is een fijnmazig netwerk te creëren, waarbij fietsroutes op een bepaalde (dichte) afstand van elkaar liggen zodat de fietser niet hoeft om te fietsen om de bestemming te bereiken. Er zijn daarom nu drie verbindingen ingetekend, redelijk dicht op elkaar, met stippellijn. Voor ons gaat het om de fietsroute die uitkomt op de Prof. Hugo de Vrieslaan. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor ons is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een	met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser en bewoners zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen we u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
307	Wij hebben kennis genomen van de nieuwe omgevingsvisie voor Overvecht en willen hierbij reageren, specifiek op de plannen voor het stationsgebied. We zijn blij dat er wordt nagedacht over plannen om het gebied te verbeteren. Het verbeteren van het groen en het verminderen van verkeersoverlast vinden we hierin belangrijke speerpunten. Onze woning stond eerst in een rood gebied en zou dan in aanmerking komen voor sloop. Als daar sprake van is, zou er duidelijker gecommuniceerd moeten worden over plannen. Het was in de communicatie over het meedenken over de omgevingsvisie volstrekt onduidelijk dat het om dit soort vergaande maatregelen ging. Ook geeft de huidige onduidelijkheid veel stress voor buren die bijvoorbeeld verhuis- of renovatieplannen hebben, omdat nu niet duidelijk is wat er staat te gebeuren. Hier had in de communicatie helderder en met meer begrip over gecommuniceerd moeten worden, ook op de inspraakavonden. Veel hoogbouw - zoals gepland in de omgeving rond het station – heeft grote invloed op onze leefomgeving, denk aan licht/schaduw, wind en drukte. Ook het type bewoners dat wellicht wordt aangetrokken als het door projectontwikkelaars wordt ontwikkeld, zien wij als een groot nadeel. Bijv expats of mensen die kort en met weinig binding met hun leefomgeving in een dure woning wonen, lijkt ons de leefbaarheid niet ten goede komen. Denk aub actief na over welk type woningen erbij moet komen	Het klopt dat ontwikkelingen in het stationsgebied gevolgen kunnen hebben voor leefomgeving van bestaande bewoners. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Rode gebieden in de omgevingsvisie betekenen niet gelijk "in aanmerking komen voor sloop". We zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om dit abstractieniveau te vertalen naar de leefwereld van Overvechters. En andersom de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen zoals geclusterd of gespreid bouwen. Pas in fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Verdichting is maatwerk en in het vervolg zal duidelijk worden in welke mate, hoe en wanneer

Nr.	Reactie	Antwoord
	en zorg daarin voor een goede mix, zodat het bijdraagt aan cohesie en prettig wonen en houd hierin regie als gemeente. De hoeveelheid woningen die erbij komt, zal onze woonomgeving drukker maken en het verkeer zal toenemen. We zouden het heel erg vinden als onze straat (Arnodreef) een van de weinige doorgangswegen wordt, het zal er erg druk worden, zeker in combinatie met het verkeer van en naar het winkelgebied en de moskee, waardoor het nu al vaak enorm druk en onveilig is. We vinden het geen probleem als er eenrichtingsverkeer komt of als er minder parkeerplaatsen komen (parkeerhubs), dit soort maatregelen komen hopelijk ten goede aan het woonplezier.	dit zal gaan plaatsvinden. Ook zal dan duidelijk worden wat voor soort woningen er gerealiseerd zullen worden en wat voor bewoners zich in dit gebied zullen gaan vestigen. De ambitie is om een gemengde wijk te realiseren waarbij we met de nieuwe woningbouw de anonimiteit verminderen en de sociale veiligheid vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. We nemen uw aanbevelingen daarbij ter harte. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving .De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer.
308	ik ontving verontrustende berichten over de Omgevinsvisie Overvecht (lees: wijkontwikkeling, inspraak infrastructuur, fietsroutes, tunnels, etc.). Aan de kant van Tuindorp is er sprake van zeer gebrekkige communicatie vanuit gemeente Utrecht. Naar wij begrijpen houdt men vast aan de beperkte informatie/inspraak termijn, terwijl we als belanghebbenden (Tuindorp) op zeer onvoldoende wijze worden geïnformeerd over de plannen.Hiertegen maak ik bezwaar! Gezamenlijke plannen over twee wijken zouden ook met gezamenlijke inspraak moeten worden ontwikkeld, hiervan is geen sprake geweest. Ook inzake de inspraak maak ik bezwaar! Aanvullende informatie en inspraak op de gemaakte plannen lijkt ons noodzakelijk. Daarnaast wekken de plannen om van meerdere rustige eenrichtingsverkeer straten doorgaande fietsroutes met tunnels te maken ernstige zorgen! Ook hierop maken we bezwaar. Vanuit Tuindorp fiets ik regelmatig naar Overvecht en voel ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ook het Station is vanuit beide wijken	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bereikbaar, al ervaar ik daardoor het sluiten van het station als voetganger wel belemmeringen. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodige tunnels met overlast voor omwonenden en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (racefietsen, electrische fietsen, fatbikes etc,) met onveilige situaties tot gevolg. De straten zijn niet berekend op intensief fiets verkeer.	
309	1.Vier nieuwe bruggen over de Vecht; zijn meer verbindingen noodzakelijk? DM Plompbrug ~ J.M. de Muinck Keizerbrug hemelsbreed 1,5 km J.M. de Muinck Keizerbrug ~ Marnixbrug hemelsbreed 1,5 km Marnixbrug ~ Rode brug hemelsbreed 0,7 km Rode brug ~ Vechtbrug/Gasthuismolenbrug hemelsbreed 0,25 km De vaste bruggen zijn de Hoekbrug, de J.M. de Muinck Keizerbrug, beiden hebben een doorvaarthoogte van 4m en hemelsbreed 300m tussen de aanlanding aan weerszijde van de Vecht. Het kost moeite om naar boven te fietsen en je komt met een behoorlijk vaartje naar beneden. De Gasthuismolenbrug/ Vechtbrug is een spoorbrug met een brug voor voetgangers en aan weerszijde een steile trapopgang. **Mobiliteit** De Vechtdijk, het zandpad, de jagerskade vormen een duidelijke verbindingsroute met de buitengebieden van Utrecht. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op deze Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd of groen wijkdeel. In Natuurgebied Zuilen ontbreekt een logische en gemakkelijke vervolgroute voor fietsers. Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. Zowel Overvecht als Zuilen hebben een ruim aanbod aan groen, sport, recreatie en verblijven. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Plompbrug en de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt de kosten niet. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters, wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Een nieuwe brug over de Vecht zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de natuurgebieden aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat deze nieuwe fiets/voetgangersbrug een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. Voor het scheiden van 'langzame' en 'snelle' fietsers is zelden voldoende ruimte beschikbaar. Enkele jaren geleden zijn de bromfietsen al van veel fietspaden naar de rijbaan gegaan. Mogelijk wordt dat in de toekomst ook voor andere (snelle) vervoerstypes mogelijk. De ambitie voor het bedrijventerrein is om de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen in te richten. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging wat voor Nieuw Overvecht pas rond 2034 aan de orde is, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen. Ook de ambitie voor groene routes en verbindingen met de omgeving zijn onderdeel van deze omgevingsvisie Overvecht. De openbare ruimte is vaak verhard op het bedrijventerrein, wat infiltratiemogelijkheden en mogelijkheden voor groene inrichting beperkt. Vergroenen van het bedrijventerrein kan met name door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Het ondernemersloket Nieuw Overvecht (samenwerkingsverband ondernemersvereniging en gemeente) zet zich hier ook voor in, met o.a. provinciale subisidie en/of private bijdragen. In de omgevingsvisie wordt Ons Genot meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving. De route dwars door de tuinen hebben wij aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht natuurgebied waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. De ruimtes onder de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug en de op- en afritten, de P-plaats bij de slotboerderij en de verschillende banken in de Natuurgebied Zuilen worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond en nacht vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in de natuurgebieden aan weerszijden. In het bestemmingsplan is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het gebied beschermd als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de natuurgebieden toeneemt en de rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". De HOV-lijn gaat rijden op een plek waar nu veel autoverkeer rijdt. Dit autoverkeer gaan we op termijn van deze route afhalen. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid. Het zoveel mogelijk voorkomen van een barrière zal bij een toekomstige herinrichting onderdeel van de opgave zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, het cultuurhistorische doorlopende jaagpad, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stad met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en het omliggende natuurgebied. In de Visie Vechtoevers 2012 staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Ook door omwonenden en gebruikers wordt aangegeven dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. De natuurgebieden aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide natuur- en cultuurhistorische waardevolle landschappen. Het nut en de noodzaak durf ik ernstig te betwijfelen. De nadelen zijn groot. Graag ontvang ik dan ook een inhoudelijke reactie van u op bovengenoemde zorgen 2.langzaam verkeerroutes zijn aanbevelenswaardig Maar worden te romantisch voorgesteld met een fietser, met kleine kinderen ernaast, die maar 10km/h gaat. Terwijl racefietsen, brommers, elektrische fietsen, speedelacs en fatbikes er ook veelvuldig gebruik van maken. Dat combineert niet! Dus graag scheiding aanbrengen. Maak gebruik van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld van bewoners aan de Vechtdijk. 3.vergroenen/ verbinden is ook aanbevelenswaardig voor mens, flora en fauna!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bedrijventerrein Overvecht is op google earth letterlijk een witte vlek en op het netvlies van de gemeente Utrecht een blinde vlek. De ondernemers willen vergroenen zowel op straat als op de daken. Love beeing en zonnepanelen zijn ook een lang gekoesterde wens. Hier is namelijk echt sprake van hittestress. Maar daar is vanuit de gemeente geen interesse en geen geld voor….Natuurgebied Zuilen verbinden met groene routes door het bedrijventerrein aan de wijk Overvecht zou echt aan alle kanten iets toevoegen. De gestippelde route over ons Genot is heel bizar. Ons Genot is al openbaar maar natuurlijk niet dwars door de tuinen maar gewoon via de bestaande ingang en gewoon over de bestaande paden. 4.Ons genot weg en vervangen door sport?! Bizar en kostbaar in meerdere opzichten. Biodiversiteit is een voorwaarde in de RSU voor natuurgebied Zuilen! Ons genot is de kraamkamer voor deze biodiversiteit! Een sportveld heeft veel kunstgras, veel verlichting, veel verkeersbewegingen, veel verharde parkeerruimte en veel herrie en onrust, dat is niet goed voor de natuur. Bovendien zijn er al vele sportparken en sportvelden in de buurt die veel te weinig gebruikt worden. Zet in op intensivering van bestaande sportvoorzieningen. Zij willen bijvoorbeeld graag meer kunstgras zodat ze meer kunnen spelen in natte en droge perioden. 5. HOV dwars door Overvecht Heeft grote impact op de verblijfskwaliteit van de woonbuurten en de openbare ruimte. Je brengt daarmee ook weer een extra belemmering/scheiding/grens aan zoals de Franciscusdreef nu is. En dat voor een paar minuten tijdswinst. Maak een fijnmaziger buslijnennet, zorg voor buschauffeurs zodat de bus ook echt rijdt en maak het betaalbaar of gratis. Een auto is nu vaak goedkoper dan het OV, Auto's zorgen voor parkeren op straat, files en uitstoot. Als je dat weet terug te brengen boek je echt winst.	
310	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij graag onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden zowel tijdens de bouw als daarna en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
311	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
312	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Als er dan toch iets moet verbeteren qua doorstroom en veiligheid kan het geld beter besteedt worden aan de huidige verbindingen van de Tripkade en van de Eykmanlaan.	
313	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke, relatief rustige woonwijk creëren ons inziens ongewenste situaties. Wij voorzien toenemende onveiligheid voor kinderen en dieren en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. De Prof. Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld is een smalle lange straat met eenrichtingsverkeer. Er een soort fietsstraat van maken, daar is de straat niet geschikt voor. Bovendien lijkt het onnodig omdat er al goede verbindingswegen zijn die buiten om gaan. De straten in de wijk moeten blijven voor bewoners en niet voor doorgaand verkeer van buitenaf. (Nu al is het te druk met bezorgers	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van AH, pizzabezorgers en meer..). Een verschrikkelijk idee dat er nog meer -in dit geval onnodig verkeer toevallen zal worden). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels (en hoe veilig zijn deze tunnels in de avond/nacht?) met overlast voor omwonenden in de straten van Tuindorp: Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
314	Onlangs kwam tot onze aandacht de omgevingsvisie Overvecht, daar willen wij graag op reageren. Allereerst zijn wij erg verbaasd dat wij, als inwoners van Tuindorp, niet proactief zijn benaderd over de omgevingsvisie, terwijl er ook voor ons gevolgen zijn. Ook de wijkvereniging Tuindorps Belang is pas op een zeer laat moment op de hoogte gebracht. Wij hadden verwacht dat alle betrokkenen van informatie voorzien zouden worden voordat een gedegen en gewogen besluit genomen kan worden door de gemeenteraad. Op de website is te lezen dat in 2023 al contact met de inwoners van Overvecht is geweest, daar zou het een kleine	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeite geweest zijn om ook de bewoners van de aangrenzende wijken te betrekken. Het vervolgens aanbieden van een informatie avond nadat de deadline voor eventueel bezwaar aantekenen is verstreken, voedt in onze ogen het idee dat er geen inspraak is. Dan de inhoudelijke reactie. We begrijpen de wens om Overvecht naar de moderne tijd te brengen en dat daar aanpassingen voor nodig zijn. Het algemene doel om de leefomstandigheden in Overvecht te verbeteren lijken logisch en nodig. Dat daardoor ook aanpassingen nodig zijn voor aangrenzende wijken is evident, maar niet in alle gevallen noodzakelijk. Deze reactie schrijven wij als inwoners van Tuindorp en we begrijpen dat u de overkoepelende blik moet vormen, maar we hebben het idee dat er nu vooral vanuit de Overvecht blik is gekeken. Een van de aanpassingen die van toepassing is op Tuindorp is, zoals aangegeven op pagina 27 en 28 van de omgevingsvisie deel A, het aanleggen van fiets-/wandel- tunnels onder het spoor. Dit om een doorgaande fietsverbinding te maken. Deze doorgangen sluiten op geen enkele manier aan op de doorgaande fiets verbindingen in de wijk Tuindorp en daarmee verliezen ze in onze ogen al een gedeelte van de toegevoegde waarde. Met name de aansluitingen op de Prof. van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zorgen niet voor een doorgaande fiets-route. De aansluiting op de Linnaeuslaan lijkt meer op een doorgaande route, maar we vragen ons af of een route via de meester Tripkade dan niet een logischere keuze is voor de fietser. De Prof. Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zijn éénrichtingswegen waarin zelfs met het beperkte verkeer op dit moment al betrekkelijk weinig ruimte is voor fietsers, doorgaande fietsers zullen daarmee aan meer verkeersonveiligheid bijdragen. SWOV heeft in 2022 wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar veilige fiets-routes en daarin geven ze verschillende kenmerken van een veilige fiets-route. In onze ogen voldoen de geplande routes niet aan deze kenmerken en zeker niet aan het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stuk dat doorgaand fietsverkeer gescheiden dient te worden van verblijvend en kwetsbaar verkeer. Wij kunnen in de omgevingsvisie geen onderbouwing / details vinden, waar de wens van een doorgaande fiets verbinding door Tuindorp vandaan komt. Er is weinig tot geen bedrijvigheid / werkgelegenheid in de wijk, terwijl de bestaande doorgaande routes snelle toegang richting het centrum van geven. Het gevoelt bekruipt ons dat daarmee de investering niet in verhouding staat tot het gebruik. Is daar onderzoek naar gedaan en wat is het doel van de fietsroutes? Een ander punt dat we graag aandragen is het gevoel van onveiligheid dat rondom fietstunnels bestaat en ontstaat. We denken dat zowel Overvecht als Tuindorp niet gebaat zijn bij “onveilige” plekken. Is dit een risico dat de gemeente deelt en hoe ziet u dit opgelost? Het laatste punt is een meer praktisch punt, de afstand van het spoor tot de Albrecht Thaerlaan bij de kruising met de Prof. Hugo de Vrieslaan is c.11,5m. Dat lijkt een zeer korte afstand om de hoogte weer te winnen als de tunnel onder het spoor door moet gaan. Bij de doorgaan bij de Meester Tripkade is er een helling van c.70m om weer op straathoogte te komen.	
315	Door middel van deze e-mail wil ik mijn zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar, sociaal onveilig, en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer, waarbij ook rekening gehouden moet worden met op straat spelende kinderen. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, met daarbij opnieuw graag aandacht voor de grote hoeveelheden op straat spelende kinderen in de wijk. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Een vergelijking van verschillende fietsroutes tussen verschillende locaties in Overvecht en de binnenstad en bijvoorbeeld het Griftpark laat zien dat de routes via de voorgestelde tunnels ofwel langer, ofwel slechts minimaal sneller zijn. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
316	Ik wil graag mijn mening delen over de nieuwe plannen voor Overvecht vanuit de 'buurwijk' Tuindorp en mijn woonachtigheid daar in de Abersonlaan 1, aan het schoolplein van de OBS Tuindorp en vlakbij de andere 2 scholen. Het idee voor drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp is interessant, maar ik vraag me af of dit de beste oplossing is. De scholen in Tuindorp zijn al goed bereikbaar, en extra tunnels kunnen juist meer verkeer maar onveiligheid brengen, vooral bij het drukke Station Overvecht. In het verleden hebben we gezien dat een nieuwe tunnel bij het station leidde tot meer overlast en criminaliteit. Dit willen we natuurlijk niet weer meemaken. Daarom stel ik voor om het verkeer om het centrum heen te leiden, en niet door het midden van Overvecht en Tuindorp. Een gratis fietsenstalling bij Station Overvecht zou een goed alternatief kunnen zijn. Ook voor de steeds grotere aantallen bakfietsen. Zo kunnen mensen hun fiets veilig parkeren en lopend de bestaande tunnel gebruiken om snel bij de scholen te komen. Dat is maar een paar minuutjes. Laten we samenwerken aan een veilige en leefbare wijk voor iedereen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Fietsers willen over het algemeen doorrijden tot aan de bestemming. Als de fiets (in een stalling) geparkeerd moet worden om daarna nog een paar minuten te lopen, zullen de meeste fietsers er voor kiezen om een stukje om te fietsen. We denken niet dat dit een alternatief is voor een fietsverbinding.
317	Na het bestuderen van de omgevingsvisie Overvecht denk ik dat de visie kan bijdragen aan een verbetering van de wijk. Het splitsen van de hele wijk in kleinere delen door wegen af te sluiten juich ik toe als er wel gelet wordt op	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voldoende doorstroming. Omrijden is geen probleem, maar 's ochtends in de file de wijk uit draagt niet bij aan een gezonde leefomgeving. De visie geeft ook aan dat er parkeerplekken op straat weg gaan door wegversmalling en meer groen. Zolang bewoners wel dicht bij hun woning kunnen parkeren hoeft dat geen probleem te zijn, dus graag wel zorgen voor minimaal een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen. Ik merk dat er veel weerstand is tegen het beperken van het autoverkeer binnen Overvecht zelf, maar indien er ov-alternatieven zijn, zoals wijkbusjes of iets dergelijks dan zou daarmee wat weerstand weggenomen kunnen worden. Verder zie ik graag dat de doorgang onder het spoor bij het station richting tuindorp ook toegankelijk blijft voor auto's. En als laatste wil ik graag meegeven niet het bestaande groen te bebouwen. Hebben jullie trouwens ook gedacht aan het beperken van overlast door hondenpoep, zwerfafval en hangjongeren?	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
318	Naar aanleiding van het door u opgestelde document “Omgevingsvisie Overvecht 2040” hierbij onze reactie met het grootste deel van onze bezwaren! 1. In het kader van het “verbeteren van de verkeersveiligheid” in Overvecht zal een flink aantal (doorgaande) wegen afgesloten gaan worden. Alles wordt groener, betere verbindingen voor fiets- en wandelpaden. In Overvecht wonen echter veel oudere mensen en anderen die van autovervoer afhankelijk zijn. Door het afsluiten van deze wegen, is er geen andere mogelijkheid meer, dan over de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) te rijden, wat daar nog meer files en overlast met zich mee zal brengen. Dat terwijl de initiatiefgroep DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) zich al bijna 15 jaar inzet voor juist minder verkeer en overlast van de Randweg. Er is echter nog steeds geen geld om dit op een bevredigende wijze te realiseren…. 2. Daar waar mogelijk zullen parkeerplekken worden vervangen door groen. Dit betekent dat bewoners waarschijnlijk hun auto veel verder weg moeten parkeren. In eerdere bewonersbijeenkomsten uit 2023 werd echter het	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 3. Op termijn komt er een busbaan en gaat het autoverkeer van de Carnegiedreef af. Er wordt dus niet een busbaan bij gelegd op de Carnegiedreef. Het autovrij maken van de Carnegiedreef geldt niet voor de Rio Brancodreef. De Rio Brancodreef blijft een belangrijke toegang voor autoverkeer naar dit deel van Overvecht. Wat de wijziging in het OVsysteem gaat opleveren voor bewoners van Overvecht staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgende geconcludeerd: “Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.” 3. Er moet een snelle busbaan komen via de Carnegiedreef naar station Overvecht, dus dwars door de groene wijken, waarbij de Rio Brancodreef afgesloten gaat worden voor autoverkeer. Dit is de belangrijkste verbinding tussen de wijken van Overvecht. “Wel blijven er kleine busjes in de wijken rijden”….Wat gaat dit opleveren aan reistijd, terwijl heel Overvecht daarvoor op de schop moet, en de Carnegiedreef juist de groenste dreef van heel Overvecht is…. 4. Ook de Franciscusdreef (belangrijke verbindingsweg tussen Overvecht en Zuilen) moet eraan geloven, deze moet versmald worden tot 2x 1 rijbaan. Wat enorme verstoppingen gaat opleveren (zie kruispunt Marnixlaan, wat zeker geen verbetering is..) 5. Tot slot: er moeten 5000 woningen bijgebouwd worden, zonder dat dat het woonplezier van de huidige bewoners in het gedrang brengt, met vooral behoud van de ruime, groene sfeer in Overvecht. Wij vragen ons af hoe dat samengaat…. 6. Door het afsluiten van vele doorgaande wegen, gaat Overvecht “op slot”!	4. Vanaf de brug over de Vecht heeft de Franciscusdreef (en de aansluitende J.M. de Muinck Keizerlaan 2x1 rijstrook. Voor de Franciscusdreef is dit ook de wens. Op het zuidelijke deel (tussen Vecht en Orincodreef of Rio Brancodreef) lijkt dit goed mogelijk. Op het noordelijke deel zijn zeker op korte termijn de verkeersintensiteiten te hoog voor 2x1 rijstroken. Versmallen doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. 5. In de Omgevingsvisie hebben we uitgewerkt hoe de groei van de wijk kan mét behoud van het groene karakter. Ook delen van de wijk blijven behouden. 6. zie 1.
319	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het volgende. Ik heb zelf mogen ervaren hoe belangrijk het kan zijn voor vooral kwetsbare mensen en kinderen om een plek te hebben voor dagbesteding. Tevens ben ik er van overtuigd dat mensen die vanaf jonge leeftijd respect en zorg wordt bijgebracht voor natuur en dieren, opgroeien tot betere mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
320	Met verbijstering heb ik kennisgenomen van uw inhoudelijke ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 en de daarbij gepaard gaande zienswijzeprocedure. Middels Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103 A ben ik op vrijdagavond 10 mei jl. geïnformeerd en heb zodoende kunnen lezen dat de drie voorlichtingsavonden die u heeft georganiseerd om bewoners en belanghebbenden te informeren, reeds gepasseerd bleken en vielen in de al lopende zienswijzeperiode van 6 weken, welke blijkbaar al op 8 april jl. gestart is. Wanneer een bewoner of belanghebbende op donderdag 25 april middels een informatieavond voor het eerst kennisneemt van uw voorgenomen plannen, blijven er nog maar 3 weken over om officieel een zienswijze in te dienen vóór 20 mei aanstaande.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	U ontneemt hiermee voldoende tijd en mogelijkheid om je goed te informeren, alle stukken te lezen, je te verenigen, je juridisch te laten voorlichten, etc. Een onwenselijke en allesbehalve chique gang van zaken, welke geen recht doet aan ‘burgerparticipatie’ en “meedenken”, zoals u zo vriendelijk deze officiële zienswijzeprocedure omschrijft via www.denkmee.utrecht.nl. Meedenken klinkt luchtig en vriendelijker dan “U heeft maximaal 6 weken de tijd -en daarna niet meer- om uw rechtmatige zienswijze in te dienen. Doet u dat niet, dan wordt het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 eind van het jaar officieel vastgesteld, zoals reeds inhoudelijk beschreven en dan heeft u geen poot meer om op te staan.” Naast het indienen van deze zienswijze, dien ik hierbij dan ook een klacht in voor het organiseren van informatieavonden in de zienswijzetermijn en verzoek u deze in het vervolg voorafgaand aan een zienswijzetermijn te organiseren. Inhoudelijk betreft het ook een opmerkelijke gang van zaken. Te beginnen bij uw voorgenomen plan om op het terrein van Manege ’t Hoogt voetbalvelden in te tekenen in uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. Het Noorderpark dient als zoeklokatie voor o.a. sport, waarbij u zelf aangeeft dat dit ‘op gespannen voet staat met huidige waarden en toekomstige ambities van het gebied.’ En dat nader integraal onderzoek nodig is om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. U wilt dus eerst aan het einde van het jaar een omgevingsvisie officieel vaststellen en daarna pas integraal onderzoek gaan doen of uw plannen ‘zouden kunnen’. Dit lijkt mij een onlogische volgordelijkheid. Zodra de Omgevingsvisie Overvecht 2040 is vastgesteld, blijft er voor de omgevingsbelanghebbende weinig ruimte over om bezwaren te maken tegen plannen die eerst nog integraal onderzocht moeten worden. Want waar ga je dan bezwaar tegen maken? Een bezwaartermijn na het vaststellen van een	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Daarnaast is er een wijkbericht gestuurd met buurtgerichte informatie en informatie over waar de stukken van de ontwerp omgevingsvisie te vinden waren. In dit wijkbericht werden ook de inloopbijeenkomsten aangekondigd. Het doel van de bijeenkomsten was om vragen te beantwoorden, aanvullend op de informatie die al beschikbaar was.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie is ook maar 6 weken. U schuift hiermee het probleem op de lange termijn, terwijl de burger vervolgens geen inspraak meer heeft. Vervolgens dinsdag 14 mei jl, ik word geïnformeerd door Manege ’t Hoogt dat het plan om voetbalvelden te realiseren op het terrein van de manege volgens u op een ‘misverstand’ berust. Een omissie. Nadat u eerst binnen 4 dagen meer dan 200 zienswijzen van zeer verontruste ruiters en ouders van ruitertjes heeft ontvangen, verzoekt u Manege ’t Hoogt of er alsjeblieft geen zienswijzen meer ingediend zullen worden. U zult begrijpen dat ik als ruiter en als ouder van een ruitertje graag officieel zelf van u bevestigd krijg dat u daadwerkelijk niet van plan bent om voetbalvelden te realiseren -of enige andere sport anderzijds- op het terrein van Manege ’t Hoogt. Een zeer bijzondere hippische locatie, met geschiedenis, die niet alleen ruimte biedt aan paarden (zij leven in een vrije uitloop paddock), maar ook veel ruimte geeft aan aanstormend ruitertalent en het ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten middels het Young Leaders Programma van de KNHS. Welke in de regio alleen op Manege ’t Hoogt gevolgd kan worden. Naar aanleiding van bovenstaande en de maatschappelijke onrust die u creëert met uw “stratenafsluitplan”, het verminderen van parkeerplaatsen en het bouwen van woontorens van 70 meter hoog, verzoek ik u om een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 te schrijven. Welke recht doet aan de uitdagingen waar de gemeente voor staat (oa 5000 woningen erbij) en de belangen van burgers en belanghebbenden. Kan ik ervan uitgaan dat in uw volgende ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 de voetbalvelden op het terrein van Manege ‘t Hoogt uit de tekeningen gehaald zijn? Ik verzoek u vriendelijk mij daarover persoonlijk te informeren, zodra er een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 is en voordat er een nieuwe zienswijzeperiode start en/of ten minste voordat de Omgevingsvisie Overvecht 2040 aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
321	'Ik zag dat u voetbal velden op manege plaats wil gaan aan leggen klop dit verhaal ? Hoop van niet want paardrijden is een heel goeie sport voor lichaam onder anderen het rug de heupen en de buik spieren en de ontspanning van het lichaam en het team zijn met een trouw vier benen. Je traind zo leuker samen dan in een sport school. Voetbalveld kunt u overal plaatsen maar niet op de plek van het wel zijn van mens en paard ze houden helpen mensen om niet dik te worden om er alles voor te doen ze helpen je lichaam te verzorgen en ze geven therpie aan je lichaam je bent team met het paard en je doet alles alles team. Paardrijden is een heel heel populair sport en word alleen maar meer populair sport hou de paarden manege alstublieft dat vraagt ik met heel heel mijn hart ik en meer van paarden meiden en jongens leven voor paarden wij houden ons gezond doen alles er voor we houden van team zijn en we zijn sport waar je alles voor laat om dik te worden laat alstublieft met heel heel mijn hart de manege in stand zo als het is en hoort te zijn. Manege is zo belangrijk de paarden houden ons gezond en zelfs dat we niet te dik worden en veel meer zij trainen samen met ons als team ons spieren en ons rug en alles alles om gezond te houden. Echt plies met heel heel mijn hart laat manege 't hoogt zo als het is plies. Laat manege waar ze zitten hoe ze zijn. Iedereen zegt paardrijden is geen sport maar geloof ons het is een sport we zijn 1 team we doen aan buik spieren werken we trainen ons spier ballen en zo veel meer is voor groot belang dat de manege blijft voor iedereen die wil sporten met spieren als team work met een trouwe vriend(in) is het ook goed voor u gemeente dat er veel paarden meiden komen en goed verhallen komen over u gemeente dat kunt u houden door manege te houden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met heel heel heel mijn hart laat ons manege bestaan op die plek. Paardrijden is populair sport maak daar dan gebruik van en eerste manege op dier vriendelijke manier laat u de eerste gemeente zijn met goede voorbeeld van manege die almaal nog stal hebben alleen maar stal hebben en laat zien als gemeente dat ook een manege diervriedelijk kunnen zijn. Plies hou de manege 't hoogt.	
322	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege betekent voor mij dat ik wekelijks een extra sportactiviteit heb die niet alleen lichamelijk maar ook geestelijk heel veel voordelen brengt. Het één zijn met de natuur en de paarden heeft op mij een hele goede, therapeutische uitwerking, die ik op een andere manier op moet vangen wanneer de manege zou verdwijnen. Naast wat de manege voor mij persoonlijk betekent, is ‘t Hoogt een kostbare groene oase waar hard gewerkt wordt aan biodiversiteit met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen en ook dieren. Dit allemaal aan de stadsrand van Utrecht. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor het leren over de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat ik erg bijzonder vind zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
323	Als bewoners van de wijk Tuindorp moeten wij helaas via via vernemen dat er een plan ligt (omgevingsvisie Overvecht) dat een grote impact heeft op onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. De huidige doorgangen zouden volstaan of verbeterd kunnen worden. Tevens zorgen die twee tunnels, hooguit voor 2 minuten minder reistijd. Als wij vanuit Tuindorp naar de stad willen, moeten wij ook om het Griftpark heen, wat ons 2 minuten meer tijd kost dan wanneer hier een tunnel onder door zou lopen. Neem niet aan (zou dat zelf ook niet willen) dat dit ooit overwogen is. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Er lijkt geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten! 2. Zoals boven geschreven, zijn er al twee verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? En is het een optie om het daarbij te laten?	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm. Kunnen deze middelen niet veel beter ingezet worden voor het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Daarnaast zou de tunnel bij Professor Hugo de Vrieslaan ervoor zorgen dat er heel veel fietser (scooters en fatbikes) tegen het verkeer in rijden waardoor de doorstroom in die straat ernstig beïnvloed wordt en in plaats van een verkorting van de reistijd, zal leiden tot veel frustratie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
324	Met verbazing heb ik het plan vernomen om duizenden extra woningen te bouwen in Overvecht. Dat gaat gebeuren in het groen. Vraag een inwoners naar grootste pluspunt van Overvecht en die zal zeggen ‘’het groene karakter”. Nou wordt er gezegd dat er groen voor terugkomt. Maar dat is niet hetzelfde, waardevolle groen. Her en der en verspreid een boom plaatsen weegt niet op tegen het groen dat zal verdwijnen. Ook wordt er gezegd dat verhouding huur-koop hetzelfde zal blijven. Dat is een wassen neus. Ik daag jullie uit om de percentages van nu te geven. En ik garandeer dat jullie weer een loze belofte doen! Bizar dat het probleem van de woningmarkt, in Utrecht, op een kwetsbare wijk wordt afgeschoven. Terwijl er genoeg ruimte is om te bouwen op de plek waar een paar windmolens komen. Politiek voor de buhne, of voor jullie verjaardagsfeestjes. Windmolens horen in grote windmolenparken gebouwd te worden op plekken waar mensen niet willen of kunnen worden. Bizar!! En dan Overvecht afsluiten voor verkeer. Tegen de wensen in van, jawel, de bewoners! Politiek voor de verjaardagsfeestjes van bestuurders die de bewoners niet kent, de wijk niet kent. Lot van Hooydonk, kom met echte oplossingen, die niet ten koste gaan van de bewoners!!!	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. In de omgevingsvisie staat dat de verhouding huur en koop verandert. Het aandeel (percentage) sociale huur zakt, maar het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra woningen te bouwen. In de omgevingsvisie is dit verder uitgewerkt. Met 'de plek waar een paar windmolens komen', gaan we ervan uit dat u doelt op Rijnenburg. Bouwen in Rijnenburg staat los van de omgevingsvisie in Overvecht. Met de vaststelling van de Oplegger RSU is gekozen voor de ontwikkeling van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie, conform het scenario ‘Klein Rijnenburg’ uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Hierbij is gekozen voor compacte verstedelijking in het midden en zuidelijk deel van Rijnenburg en voor een permanent energielandschap in het noordelijk deel (ten noorden van de Ringkade). Overvecht wordt niet afgesloten voor verkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleindsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
325	Afgelopen decennia is de regio Utrecht bezig geweest met het maken, verbeteren en onderhouden van het natuurgebied Noorderpark, dat ook weer deel uitmaakt van en aansluit op Europese en Nederlandse natuurverbindingen. Gezien de klimaatontwikkelingen geen luxe. Afgelopen jaren is er een grote fout begaan, door bestuurlijke toestemming van gemeente De Bilt voor het aanleggen van een golfterrein (ten Westen van de Koningin Wilhelminaweg), dat met parkeermogelijkheden en	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden

Nr.	Reactie	Antwoord
	horecafaciliteiten inbreuk maakt op de natuurwaarden van het gebied. Zoiets mag niet meer gebeuren. Het is begrijpelijk dat er voor de gezondheid van de huidige en toekomstige bewoners van Overvecht voldoende sportgelegenheid moet zijn. Om schade aan natuur door aanleg en gebruik van sportgelegenheid ten Noorden van Overvecht zoveel mogelijk te beperken, wil ik het voorstel doen: Neem in het plan een minimum aan sportvelden op, aan de randen van de natuurstroken. Geef geen toestemming voor parkeer- en horecafaciliteiten, en zorg voor goede bereikbaarheid met openbaar vervoer.	of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
326	Ik onderschrijf het belang van een autoluwe wijk en ik onderschrijf het belang van extra woningbouw. Ook wil ik graag meer verkeersveiligheid, omdat die veel te wensen overlaat in mijn wijk. Maar: • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer is een te radicale oplossing om verkeersveiligheid te waarborgen. In plaats daarvan kunnen buurten worden veranderd in woonerven zoals uit de jaren '80, waar je stapvoets mag rijden en hard rijden sowieso onmogelijk is vanwege de grote bloempotten en bomen die er in de woonerven staan. Ideaal, want de wijk blijft toegankelijk voor wie er moet zijn, maar wordt ontoegankelijk voor recreatief autoverkeer (lees: gastjes in Golfjes die met 80km/u door de bebouwde kom gaan). • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autovekeer levert een onevenredige druk op de toegangswegen op (bijv de NRU), die op gezette tijden toch al vol staan met verkeer. Dit levert meer luchtverontreiniging op en een slechtere luchtkwaliteit voor de bewoners aan de rand van de wijk. De wijk wordt hierdoor bovendien verder afgesloten ipv ontsloten. De NRU wordt voorlopig niet aangepakt, dat maakt dat ik me extra zorgen maak. • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer zorgt ervoor dat de enkele keer dat ik met de auto op pad ga of boodschappen doe, ik veel tijd kwijt ben om om te rijden en mijn bestemming te bereiken. Een van de charmes van de buitenwijk Overvecht is juist dat deze goed bereikbaar is en dat parkeren zelden een probleem is. Ik ben niet voor niets in een buitenwijk gaan wonen! En nu ben ik goed mobiel en gezond,	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Capaciteit voor handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op het herinrichten van straten naar 30 (0f 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik doe alles met de fiets, maar dat geldt zeker niet voor iedereen in Overvecht: het is een van de ongezondste wijken van Nederland met de grootste zorgconsumptie, wat automatisch inhoudt dat er veel mensen juist wel slecht ter been zijn en aangewezen zijn op gemotoriseerd verkeer. Het alternatief voor de auto, de HOV die jullie voorstellen, is voor deze mensen om meerdere reden geen passend alternatief (grote afstand tot bushokjes, overstappen als extra drempel). De wijk wordt hiermee voor een grote groep mensen juist minder leefbaar ipv meer. • Een van de plannen is om de Gangesdreef af te sluiten. Hier zit o.m. horeca en mkb. In het verleden is afsluiting van deze straat tegengehouden door inzet van o.m. bewoners, die die afsluiting helemaal niet wilden. Nu probeert de gemeente dit opnieuw. Ik vind dit ongepast en kwalijk, want hiermee wordt voorbij gegaan aan de bezwaren van de bewoners, die natuurlijk nog steeds tegen dit plan bestaan. • Ook het afsluiten van de Carnegiedreef voor autoverkeer vind ik een onzalig plan. Hier wordt sowieso niet te hard gereden en het is een belangrijke verkeersader die Noord met het winkelcentrum en Zuid verbindt. Ik ga geen gebruik maken van een bus die hier gaat rijden. • Ik wil ipv deze plannen juist meer handhaving op verkeersveiligheid. Zet ook meer bloembakken en obstakels neer, zodat hard rijden onmogelijk wordt. Pak de genoemde gastjes in hun Golfjes, die met name 's nachts als malloten races door de wijk houden, keihard aan. Het zijn asociale figuren die met niemand rekening houden. Leg meer drempels aan, meer wegversmallingen, meer 30km/u zones (of desnoods 15km/u zones), maar handhaaf vooral. Het weghalen van veel parkeerplekken zorgt voor minder wooncomfort. Een van de fijne dingen van wonen in Overvecht is dat je voor de deur kunt parkeren! En dat je gasten kunt ontvangen die ook op korte afstand een parkeerplek kunnen vinden. Ik zie het plan voor parkeerhubs niet zitten, en dan met name niet voor mensen die slecht ter been zijn of ouderen die kwetsbaar zijn en met name in het donker zich niet veilig voelen.	
327	Ik woon sinds 1997 in Overvecht (Grenadadreef). Ik heb twee suggesties (of verzoeken) om ook op te nemen in het verbeterplan. instroom vanaf de A2 omleiden via Karl Marxdreef	Diverse maatregelen in de ontwerp omgevingsvisie zijn gericht op het tegengaan van doorgaand autoverkeer door Overvecht. Bijvoorbeeld door het autovrij maken van de Carnegiedreef voorkomen we dat autoverkeer vanaf de A2/Zuilensering via de Franciscusdreef-Rio Brancodreef verder de stad in rijdt. Ook met deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn straat ligt aan de Rio Brancodreef. Het is mij opgevallen dat er in de loop van de jaren meer en meer autoverkeer is op de Rio Brancodreef, met name is er een grote instroom vanaf de A2 Utrecht in. Ik vraag me af of het mogelijk is om in jullie plan op te nemen dat de instroom meer via de Karl Marxdreef en Einsteindreef de stad wordt ingeleid, dan via de Rio Brancodreef. Het zou in dat verband wellicht helpen door de St. Franciscusdreef behalve ten zuiden van de Rio Brancodreef ook ten noorden daarvan te vernauwen (bij het Ghandi verkeersplein). De Karl Marxdreef en Einsteindreef lopen minder langs woonhuizen dan de Rio Brancodreef, dus dan hebben minder mensen last van het geluid en de fijnstof, en wordt het oversteken van de Rio Brancodreef veiliger. aanleg verkeersdrempels op strategische plaatsen ivm joy-riding Verder is er de laatste jaren een toenemende mate van nachtelijk 'joyriding' in de regio Rio Brancodreef - St. Franciscusdreef. Het betreft veelal (vierwielige) motorfietsen of auto's met knallende uitlaat die hoorbaar VEEL te hard door de ('s nachts lege) straten crossen. Omdat de politie weinig in actie lijkt te (willen) komen tegen dit onnodig en lawaaimakend nachtelijk gemotoriseerd verkeer, ondanks dat ik en enkele buurtbewoners hier regelmatig over rapporteren*, lijkt me dat de aanleg van verkeersdrempels het nachtelijke rondcrossen mogelijk wat zou kunnen indammen. Hopelijk betekent het in de bestaande plannen opnemen van de aanleg van verkeersdrempels een niet al te grote wijziging.	maatregelen rijdt er in de toekomst nog relatief veel verkeer over de Franciscusdreef(noord) en de Rio Brancodreef. Afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer kan de Franciscusdreef mogelijk op termijn ook worden versmald. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels.
328	In uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht staan op de plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A 4 voetbalvelden ingetekend. Ik wil graag voorkomen dat deze fijne manege - inclusief paarden, pony's, ruiters en zorgmanegemedewerkers - letterlijk het veld moet ruimen en plaats moet maken voor voetballers. De manege is een kostbare groene en rustige oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. En misschien nog wel belangrijker: ze ontwikkelen verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. En ze leren er hoe belangrijk het is om respectvol en liefdevol met dieren om te gaan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Hoe mooi is het om het ruiterpad te kruisen met een hert, ree of haas. En hoe fijn is het dat er juist op dit unieke plekje in de natuur de ruitersport wordt beoefend, waar de rust gerespecteerd wordt (in tegenstelling tot voetbal waar veel geschreeuw de dieren juist kan verstoren). Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die op de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij en mijn kinderen een plek om in alle rust, op een uniek plekje in de natuur (dat vanuit Utrecht West toch met de fiets makkelijk te bereiken is) te sporten en te ontspannen. Een plek om wekelijks te genieten van de rust die de manege en de omgeving ervan biedt. Een plek waar je bij je geliefde dieren kunt zijn, van ze kunt leren en voor ze kunt zorgen. Een plek waar de paarden de ruimte hebben om in groepsverband te leven (met een grote paddock die altijd open is naar de wei toe). Kortom: voor ons een onmisbare plek! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
329	wij zijn nu al ruim 10 jaar lid van deze prachtige vereniging ons genot. hebben met veel plezier en nog steeds met tuinieren bezig. Zeer mooie locatie midden een natuur-oase , met veel groen en dan niet te spreken over de vele dieren die op ons complex te vinden zijn! Veel geinfesteerd ook in onze tuin dmv zonnepalen te plaatsen. Waren een paar jaar geleden zelfs uitgeroepen tot mooiste moestuin en op 24-kitchen kook tv programma geweest! Ook de vele jaardagen die wij ieder jaar mogen vieren in onze eigen tuin.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al harde werken zodat onze tuin er spik en span uitziet, daar genieten wij nog steeds van. Niet te vergeten ook de sociale cotacten die wij mogen ervaren met medetuinders, Is 1 grote familie. Door mee te doen met onze schema tuindiensten, zaterdagen en woensdagen. In 1 woord een geweldige tuinvereniging met alles erop en eraan!! En dat wij dit jaar onze 70-jarige bestaan mogen vieren en niet met dit akelige bericht onze mooie tuinencomplex om zeep helpen, zou dit heeelll erg jammer vinden. LAAT DE NATUUR MET RUST EN NIET SPOTTEN MET MOEDERNATUUR, voor wat voor een sportcomplex in de plaats?? IN de zomer heb je geen bal met een sportveld/en!! zomerstop of whatever?? Maar wij gaan gewoon door met tuinieren alle seizoenen lang!!!! DUS poten af van onze mooie tuinvereiging ONS GENOT	
330	Als ik lees dat er te veel ' kwetsbare mensen' in de wijk wonen en ze daarom moeten worden verspreid over de stad voel ik mij geschokt en verdrietig. Ik houd van deze wijk en ik wil er graag blijven wonen. Bovendien gun ik dat alle andere 'kwetsbare' mensen in deze wijk. Daarnaast houd ik veel van deze stad. Het zou mijn hart breken als ik deze stad moet verlaten. Op de bijeenkomst in Younity heeft een medewerker van de gemeente geprobeerd me gerust te stellen. Het plan is namelijk om in wijken als Tuindorp	In Utrecht is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Dit betekent dat we in elke wijk sociale huurwoningen toevoegen. Dit doen we ook voor mensen in kwetsbare posities. Tegelijkertijd willen we ook dat er in iedere wijk ruimte is voor kwetsbare mensen, en minder concentraties in bepaalde wijken zoals Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen daalt niet in Overvecht, daarmee blijft er ook in Overvecht altijd plek voor kwetsbare doelgroepen. Samen met corporaties verkennen we of er behoefte is aan woonvormen die nog beter bijdragen aan de woonbehoeften van kwetsbare doelgroepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en Witte Vrouwen de sociale huurbouw te compenseren. Daar heb ik niet veel vertrouwen in, als je op de Biltstraat fietst kun je de NIMBY al ruiken. Bovendien is dat niet het grootste probleem. Er wordt vanuit gegaan dat het afbreken van huidige sociale huurwoningen niets zal veranderen aan de samenstelling van Utrecht. Het argument is dat er immers in de ene buurt wel sociale huurwoningen afgaan, maar er in de andere buurt sociale huurwoningen voor terug komen. Dat argument klopt niet, met de volgende reden: Huidige huurders zijn beschermd tegen huurstijgingen. De woningbouw mag bij mensen met lage inkomens de huur maar met 2.5% verhogen. Als we moeten verhuizen valt die bescherming weg. (ook als we kunnen terugkeren, want die woningbouw is natuurlijk niet van gisteren) Ik zou zelf zo'n hogere huur niet kunnen betalen en de stad moeten verlaten. Ik weet dat dat voor meer mensen in deze wijk geldt. Bovendien wordt in het geval van de Oranjerivierdreef een hechte gemeenschap uit elkaar gehaald. Dit soort connecties zou de gemeente moeten koesteren, niet vernielen. Ik verzoek de gemeente om zich in het plan niet te richten op middenhuur en koopwoningen, maar sociale huurwoningen het zwaartepunt te maken. Misschien kan de gemeente dan niet alleen alle mensen van die gevreesde urgentielijst een huis geven, maar ook inlopen op de gemiddelde wachttijd van meer dan elf jaar. Het plan voor het groen in de wijk, daar ben ik het overigens helemaal mee eens. Ik kijk uit naar een autoloze Carnegiedreef, 10/10, niets meer aan doen.	
331	Gaan we dit ook in Utrecht krijgen? Gezien de verbouwing van de marnixlaan wel hé In Amsterdam gaat de agenda 2030 op rolletjes, 30km in de stad, de AH's poppen overal als paddestoelen uit de grond, overal camera's (zelfs met	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	microfoons om zogenaamd de decibellen te meten), we hebben vorige zomer de KNIP gehad waarbij de ader van Amsterdam (Wibautstraat/Weesperstraat werd afgesloten met slagbomen, bloembakken en een grasveld met grasmaaier, alle kentekens worden al ruim 15 jaar bijgehouden, jan 2025 mogen er geen auto's die rijden op benzine/diesel meer de stad in (voor taxi's is dit jan 2028) etc. Kortom, de mensen bouwen hun eigen gevangennis.	openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
332	Het gehele Zandpad (va de rode Brug) en Vechtdijk (tot Oud Zuilen) wordt veel gebruikt door langzaam verkeer. Zowel door forensen als recreanten. Met name de wandelaars en joggers komen nogal eens in de verdrukking door alles wat harder gaat dan 25 km/u. Deze groep is groot want hieronder vallen ook snelle elektrische fietsen en racefietsers die hard gaan. Momenteel is er nergens een goed separaat voetpad (op het smalle jaagpad na dat niet geschikt is om naast elkaar te lopen) met als gevolg dat er op de weg of op het fietspad wordt gelopen. De volgende suggesties zouden dit kunnen verbeteren: - waar mogelijk een separaat voetpad, te denken valt aan het Zandpad en het verbreden van het Jaagpad zodat je naast elkaar kan lopen. - het invoeren van een Wandelstraat, onder het mom: Wielen te gast! - en als dit niet haalbaar is het invoeren van een fiets/wandelstraat waarbij er niet harder gereden mag worden dan 25 km/u door alle weggebruikers. Dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. - en mocht dat ook niet haalbaar zijn dan minimaal een fietsstraat met maximaal 30 km/u voor alle weggebruikers dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. Bij voorkeur over de gehele verbinding maar minimaal de Vechtdijk tussen het Zandpad en de Franciscusdreef. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht wordt de Vechtdijk aangemerkt als hoofdfiets-/wandelroute. Wat hierin vreemd is is dat niet is meegenomen dat de Vechtdijk tussen de Franciscusdreef en Oud-Zuilen net zo als de rest van de Vechtdijk teruggebracht zou moeten worden tot een 30 km/u weg.	De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels. Dit deel van de Vechtdijk is onderdeel van het Natuurgebied Zuilen. In het startdocument (https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0) Natuurgebied Zuilen is opgenomen dat op de Vechtdijk voorbij de Franciscusdreef de verkeerssituatie wordt aangepast (autoluw of autovrij) en dat de Vechtdijk hier (minimaal) wordt ingericht als fietsstraat (30 km/uur). Dank u voor uw suggesties. Het Zandpad is inderdaad onderdeel van een recreatieve route en is ook een belangrijke doorfietsroute in de stad. Op korte termijn willen we borden plaatsen ter hoogte van de overgang Zandpad-Vechtdijk, dat motorvoertuigen daar geen doorgang hebben, met uitzondering van bewoners van de Vechtdijk. Dat verkeersbesluit is in voorbereiding. Verder hebben we voor het Zandpad inderdaad de ambitie om hier een mooi wandel/fietspad van te maken, maar op korte termijn zijn nog geen werkzaamheden gepland. We nemen uw suggesties hier in mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu is dit stuk 60 km/u en daagt het uit tot hard rijden terwijl er veel fietsers en wandelaars zijn. Door het smalle jaagpad gaan veel duo wandelaars ook nog eens op de weg lopen. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ia aangegeven dat er een nieuwe wandelroute komt van Vechtzoompark via Fort aan de Klop naar Natuurgebied Zuilen. Een mooi plan. Enige wat op de kaart niet helemaal duidelijk is of er ook een loopbrug komt over de Klopvaart. Dit lijkt een erg logische toevoeging om de wandelroute compleet te maken en zal ook nog eens zorgen voor een spreiding van de wandelaars tov de Vechtdijk.	
333	1. Communicatie en draagvlak bij buurtbewoners 2. Bouw en overlast 3. Verkeer en parkeren 4. Alternatieven 1. Communicatie Ik heb me enorm verbaasd over de manier van communiceren tussen de gemeente Utrecht en de bewoners. We werden in een heel laat stadium, oktober 2023, attent gemaakt op het feit dat onze woning in een rode zone stond en dat dit mogelijk sloop en herbouw zou kunnen betekenen. Alle bewoners die we hierover spraken waren net zo verbaasd en bezorgd als wij. Hierop hebben we initiatief genomen, de wethouder gecontacteerd en naar de gemeente geschreven. Hierop is een tweetal avonden georganiseerd om te praten over de omgevingsvisie. Terugkijkend zou ik verwacht hebben dat de gemeente zelf initiatief tot een bijeenkomst zou hebben genomen om bewoners in de gebieden met de meest ingrijpende veranderingen te spreken. Dit is niet gebeurd en daarmee een gemiste kans om vertrouwen, draagvlak en begrip op te ontwikkelen. Als ik naar de bijeenkomsten zelf kijk dan waardeer ik de moeite die de ambtenaren hebben genomen om het gesprek aan te gaan met geëmotioneerde bewoners. Geen eenvoudige opgave. Wat ik teleurstellend vond was het gebrek aan inleving in ons als bewoners bij de presentaties. De	1. Communicatie We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Deze was ook in het Engels en Arabisch berschikbaar. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. Wij vinden het fijn om te lezen dat u de inloopbijeenkomst als prettig en verhelderend heeft ervaren. Ook begrijpen we dat het vervelend is dat de omgevingsvisie geen 100% duidelijkheid geeft in welke ontwikkelingen uiteindelijk gaan plaatsvinden, omdat we daarbij afhankelijk zijn van bijvoorbeeld beschikbare financiën en samenwerking met eigenaren en ontwikkelaars. We vinden het vervelend dat u daardoor onzekerheid ervaart en blijven graag met u in contact bij toekomstige ontwikkelingen. Zodat we samen kunnen kijken wat de behoeftes vanuit de buurt zijn om hier zo goed mogelijk op in te spelen. 2. Bouw en overlast Overlast bij grootschalige veranderingen is niet te vermijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, 'het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.' Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars. De inloopbijeenkomst was zeer de moeite waard. Maar dat kwam vooral door een ambtenaar die duidelijk durfde te zijn, en zijn inschattingen ten aanzien van mogelijke sloop wilde delen. Hierbij had ik het gevoel dat er meegedacht werd vanuit het perspectief van de bewoners. Het is ook een gemiste kans dat er niet een separate bijeenkomst is geweest voor Turks- en Arabischtalige bewoners. Juist in Overvecht is taal een obstakel. 2. Bouw en overlast Het is mij nog steeds een raadsel hoe de gemeente om wil gaan met twee schijnbaar elkaar uitsluitende opties. Enerzijds moeten er duizend woningen bijgebouwd worden in Overvecht, anderzijds gaat het bouwen van torenflats of middelhoge flats niet door als eigenaren niet bereid zijn om zich uit te laten kopen. Maar het scenario dat ik dan voor me zie, is een langdurige overlast doordat er in de directe omgeving gebouwd wordt tot grote hoogte. Dit is ook een grote ingreep in ons woonplezier. Welke oplossingen heeft de gemeente hiervoor? Zijn er manieren waarop de ingrijpende bouwplannen ook voordeel kunnen hebben voor de huidige bewoners? Bijvoorbeeld omdat senioren de kans wordt geboden om naar een levensloopbestendig appartement te verhuizen en hun eengezinswoning vrij te maken. Wat zijn de oplossingen en compensatieregelingen die goed gewerkt hebben in andere delen van Utrecht en in andere grote steden in Nederland? Daarnaast maak ik me zorgen over het verdwijnen van de winkels bij het station. Natuurlijk is het uitgangspunt dat voorzieningen blijven, of uitgebreid worden. Tegelijkertijd betekent verbeterde behuizing ook hogere huurprijzen, met alle gevolgen voor de huidige winkeliers. Is hier een oplossing voor? Het verkennen van de mogelijkheid van een nieuwe middelbare school brengt een totaal andere dynamiek in de wijk. Ik ben tegen dit plan. Of men kiest voor woningen, wat al zeer ingewikkeld is, of men kiest voor een school en neemt de bewoners mee in wat de impact is van een dergelijk project.	Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. Of en in hoeverre bouwplannen in uw voordeel kunnen werken is afhankelijk van uw persoonlijke voorkeuren voor bijvoorbeeld een nieuwbouwwoning, Een voorrangspositie om te verhuizen naar een appartement zou een oplossing kunnen zijn. In het Beurskwartier in Utrecht is daartoe gewerkt met een Sociaal Afsprakenkader. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. De bepaling van huurprijzen valt buiten het bereik van de omgevingsvisie. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen. 3. Verkeer en parkeren Er is geen sprake van slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. Hoe we met parkeren willen omgaan is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Verkeer en parkeren Het autoluw maken van Overvecht heeft zeer aantrekkelijke kanten. Maar dit grijpt diep in omdat ik begreep dat het de bedoeling is om slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. In het gesprek werd duidelijk dat dit effect zou hebben op welke mensen in Overvecht zouden willen gaan wonen. Dat geeft geen oplossing voor de huidige bewoners van Overvecht die hun auto willen gebruiken. Ik stel voor dat er een aanvullend plan komt waarbij er gekeken wordt naar wat er moet gebeuren tijdens de piekmomenten in het verkeer. Ik denk dat rondom het Moskee-bezoek autoverkeer een nog grotere ergernis gaat geven als de diverse 'knip' locaties allemaal worden doorgevoerd. Dus in plaats van een structurele knip zou er gedacht moeten worden een aan meer dynamische optie. 4. Alternatieve locaties De focus van de omgevingsvisie is geheel gericht op Overvecht en niet op aangrenzende wijken. Ik denk dat dit gezien de grote aantallen woningen dat er ook naar andere wijken gekeken moet worden, bijv. Tuindorp.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. 4. Alternatieve locaties De omgevingsvisie Overvecht gaat voor de woningbouwopgave alleen over Overvecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) gaat in op de woningbouwopgave in andere wijken in de stad. In de RSU is niet gekozen voor grote aantallen woningen in bijvoorbeeld Tuindorp.
334	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren.Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
335	In de Omgevingsvisie Overvecht zie ik dat er fiets/voetgangerstunnels zijn gepland die, als ik het goed zie (in de plannen komt dit m.i. niet erg duidelijk naar voren), uitkomen op de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Ik denk dat dit onwenselijke en overbodige tunnels zijn, een verspilling van gemeenschapsgeld. Volgens mij zijn de huidige verbindingen, nl. de doorgaande weg Tripkade-Tiberdreef en de doorgaande weg Eykmanlaan-Darwindreef meer dan voldoende voor doorgaand verkeer van alle soorten en maten. Daar komt voor voetgangers de NS-tunnel die uitkomt op de Regentesselaan nog bij. Op mij komt het merkwaardig over om vlak naast deze tunnel nóg een tunnel te graven (nl. de tunnel die volgens de tekeningen moet uitkomen op de Van Bemmelenlaan). Ook de tunnel die gepland is uit te komen op de Prof. Hugo de Vrieslaan lijkt mij overbodig en schadelijk voor het rustige en eigen karakter van de buurt. Ik waardeer het als u deze overwegingen meeneemt in de verdere planuitwerking voor Overvecht (en dus ook Tuindorp)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
336	Recent heb ik kennis genomen van de plannen omtrent het graven van een fietstunnel van de Utrechtse wijk Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de Prof Dr Magnuslaan. Ik heb bezwaar tegen dit plan. Het voegt niets toe omdat zeer nabij reeds bestaande 2 overgangen zijn gelegen, ter hoogte van de Eijkmanlaan en station Overvecht, op hemelsbreed pakweg 200 meter afstand.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De fietsroute naar de stad wordt niet wezenlijk korter, halverwege tuindorp moet je toch afbuigen naar de hoofdroutes die in het verlengde liggen van de al bestaande overgangen. De straten in Tuindorp zijn smal met veel geparkeerde auto's. Extra fietsers geeft onnodige druk op de Tuindorpse straten wat weer leidt tot overlast en potentieel gevaarlijke verkeerssituaties in een kinderrijke buurt. De bestaande 2 fiets hoofdroutes hebben daarentegen een uitstekende infrastructuur voor fietsers. Een extra tunnel is zodoende weinig zinvol en daarom een onnodige uitgavepost die niet bijdraagt aan het beoogde doel van het verbeteren van het leefklimaat in Overvecht. Het geld kan binnen dit project zinvoller besteed worden.	
337	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
338	- Overvecht staat bekend als een flatwijk. Maar Overvecht kent ook de nodige buurten met eengezinswoningen met tuinen. Die buurten moet je koesteren, ze zijn belangrijk voor de variatie van woningen in Overvecht. Die woningen moet je dus vooral niet willen slopen om te vervangen door hoogbouw! Een zo'n wijkje waarvoor dit soort plannen op de kaart gezet zijn (een wijkje dat ik goed ken omdat het niet ver is van waar ik woon en er mensen ken, maar er zijn meer van dit soort wijken in Overvecht) is de buurt tussen Rio Brancodreef – Jamaicadreef – Amazonedreef - Marowijnedreef. Het gaat hier om goede gezinswoningen, van buiten zien ze er allemaal gelijk uit, binnen blijken ze onderling te verschillen. Er is nagedacht over diverse details; het zijn niet zomaar 'dertien in een dozijn-woningen'. Argument voor eventuele sloop/nieuwbouwplannen: hier komt een HOV-halte en daar willen we stedelijke ontwikkeling. Nogal arbitrair: die HOV-halte is natuurlijk gewoon een bushalte met een wat snellere verbinding naar bijvoorbeeld het centraal station. Een buurt als deze is waardevol voor Overvecht. Daarbij is sloop/nieuwbouw NIET duurzaam! Natuurlijk, er moeten woningen bij. Maar doe dat duurzaam, met aandacht voor bestaande kwaliteit en bestaande variatie aan woningtypen in Overvecht. - Een ander punt uit de omgevingsvisie: meer bewoners betekent ook meer behoefte aan mogelijkheden om te sporten (maar ook meer behoefte aan recreëren in natuur - zie vervolg voor de tegengestelde behoeftes en belangen!). In de noordwestrand van Overvecht, rondom het bedrijventerrein liggen sportvelden, daar wil men uitbreiden. Helaas ligt het tuinenpark Ons Genot in de weg… Een van de opties is dit tuinenpark te verplaatsen. Juist in zo'n 60 jaar oud tuinenpark is de biodiversiteit heel groot. En dat is belangrijk in een omgeving waar de biodiversiteit sterk afgenomen is en nog steeds afneemt. Zo'n tuinenpark verplaatsen kan niet, je kan het wel slopen en elders opnieuw beginnen. Maar dat betekent: weg 60 jaar oude bomen, strukturen en levensgemeenschappen (flora en fauna). Kan je weer opnieuw beginnen, bij jaar 1… Onzalig plan dus.	Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie en zijn daarin terughoudend. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de omgevingsvisie benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". In de omgevingsvisie staat de wens voor een betere verbinding voor recreanten. Daarnaast koesteren we de bestaande (natuur-) waardes in en om het Gagelbos.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt gekeken naar het Noorderpark, voor de eventuele verplaatsing van Ons Genot (niet doen!) of om daar een aantal sportvelden neer te leggen. Het Noorderpark is eind afgelopen eeuw ontwikkeld om de Overvechters natuur dichtbij te geven, om een gebied als Amelisweerd waar het veel te druk is, te ontlasten, de bezoekers naar het Noorderpark te halen. Maar inmiddels staat hier de natuur die zich nog aan het ontwikkelen is, onder druk, door de vele funkties die men hier bedenkt: meer recreatie, meer paden door nu nog rustige plekken (het Noorderpark – natuur - is er ook voor de fauna, namelijk onderdeel van de natuur) en door het stikstofprobleem waar vooralsnog een oplossing niet in zicht is. En nu moeten hier ook maar sportvelden komen? Sportvelden bestaan niet alleen uit die velden (hopelijk van gras en niet van kunstgras): mensen komen met de auto naar de sportvelden, die auto's moeten ergens parkeren (op de Gageldijk is daarvoor geen plek), die moeten naar die parkeerplek toerijden. In het Noorderpark liggen ook twee reservaatsgebiedjes met hoge natuurwaarden met zeldzame flora en fauna. Deze twee gebiedjes staan al onder druk, onder andere door de te hoge stikstofuitstoot. Het is de vraag of er nog plek is in het Noorderpark; de enige grotere plek zonder bos en bosschages is het graslandgebied dat ongeveer in het hart van het natuurgebied het Noorderpark ligt. Dit is particulier bezit en heeft betekenis voor overwinterende vogels. Citaat uit de omgevingsvisie over uitgangspunten met betrekking tot het Noorderpark: '*Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied*'. Dat combineert niet met het toevoegen van sportvelden: het leidt tot versnippering (slecht voor de ecologische kwaliteit), geeft herrie (verstoring van de fauna), lichtvervuiling als de sportvelden ook in de avond worden gebruikt (verstoring fauna), brengt extra stikstof in het gebied door op en neer rijden van auto's en parkeren (verslechtering van de ecologische kwaliteit, extra stikstofuitstoot mag bovendien niet) en ook bemaling (mogelijk noodzakelijk omdat de velden anders misschien te nat zijn) heeft een slechte invloed op de ecologische kwaliteit. Niet alles kan, realiseer je dat! Voor de twee bestaande natuurgebiedjes (heel veel ouder dan heel het noorderparkgebied en heel veel waardevoller) kan het de doodsteek zijn. Dit is dus niet te verenigen met het uitgangspunt de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied te behouden!	Bij een verdere uitwerking zullen we nauwkeurig kijken naar een zo goed mogelijke inpassing en hoe we mogelijke onwenselijke negatieve effecten (zoals het verstoren van de rust van overwinterende vogels) kunnen voorkomen of beperken. De visie is het verbeteren van de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. Op het moment dat verschillende functies strijdig met elkaar zijn moeten we keuzes maken. Dit gebeurt bij een verdere uitwerking en inpassing waarbij we de bewoners weer zullen betrekken. Een gemengde woningvoorraad voor wat betreft huur, koop en verschillende prijsniveau's is uitgangspunt in iedere wijk van Utrecht. In Overvecht is er relatief veel sociale huur. Een wijk als Utrecht Oost heeft een opgave om meer sociale huur toe te voegen. In Overvecht is er ruimte voor meer middeldure huur en koopwoningen. Echter blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk in Overvecht. Toevoeging van woningen in andere segmenten gaat daarmee niet ten koste van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Naar deze midden in het Noorderpark liggende graslanden wordt al langer gewezen: hier moet een pad dwars doorheen voor de recreant. Nu moet de recreant er ómheen. Zo'n doorsteek pakt negatief uit voor de overwinterende vogels: het gebied wordt voor hen kleiner en er zal er meer verstoring zijn. Veel wandelaars hebben bovendien honden bij zich die veelvuldig loslopen (mag niet, maar er wordt niet gehandhaafd). Vaak rennen die honden op vogels af wat zeer verstorend werkt en vooral in de winter funest kan zijn. - De bestaande groenstrook aan de noordwestrand van Overvecht, tussen het bedrijventerrein en Polder Buitenweg, wordt aangewezen als 'Ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en de Maarsseveense Plassen'. Er liggen nogal wat obstakels richting Maarsseveense Plassen: de Zuilense Ring en woningen en bedrijven tussen Zuilense Ring en de Maarsseveense Plassen. Maar een hoge ambitie kan natuurlijk geen kwaad. Groter probleem is het samengaan van zowel een ecologische als een recreatieve verbinding. Die ecologische verbinding ligt er al, je hoeft hier verder niet veel aan te doen. Het stopt alleen bij de groene noordoostrand van het bedrijventerrein: de volkstuinen en de begraafplaats Daelwijck. Voor een recreatieve verbinding moet een (fiets- en/of wandel)pad aangelegd worden: daarvoor moeten bomen en struiken gerooid worden (minder groen), aan weerszijden van het pad moet regelmatig gemaaid en opgesnoeid worden (minder groen) en 'gevaarlijke' bomen moeten gerooid worden (idem). Recreanten werken bovendien verstorend op de fauna. Kortom: het gaat hier óf om een ecologische verbinding (wat het al is) óf om een recreatieve verbinding. En–en is niet mogelijk. Ik zou kiezen voor de ecologische verbinding, die is belangrijker en waardevoller dan een recreatieve verbinding die er op andere plekken al is. Nogmaals: niet alles kan. Tot slot: een veel gebruikt argument in Overvecht om woningen toe te voegen (met of zonder sloop van bestaande woningen) is dat de de variatie in woningaanbod vergroot moet worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Heb je het over variatie aan woningtypen en variatie aan bewoners (hoog tot laag opgeleid, culturele achtergronden, arm en rijk) dan is juist Overvecht een goed voorbeeld van deze variatie. Daar staan wijken tegenover waar variatie, zowel in soort woningen als in diversiteit van bewoners, nogal ontbreekt, zoals bijvoorbeeld – ik noem maar wat - de wijk bij het Wilhelminapark. Opvallend: daar gaat het nooit over het belang van toevoegen van meer variatie! Ik ken daar een plek waar je zó een torenflat met sociale appartementen kunt bouwen: het rosarium vlakbij het Wilhelminapark. Dat rosarium is makkelijk te verplaatsen, daar staan geen 60 jaar oude bomen zoals bijvoorbeeld wél bij Ons Genot in Overvecht Noord. En dan heb je in een klap een verdubbeling van woningtypen én een grote toename in variatie aan bewoners. Waarom hier niet eens wat variatie toevoegen??	
339	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijkebrug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe (H)OVverbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers,hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte	

Nr.	Reactie	Antwoord
	af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
340	1. Leg uit hoe je een wijk kunt verdichten en toch meer groen behoudt. 2. het groen wordt kwalitatief versterkt, wat gaat dat kosten, wie betaalt dat en tot welk jaar is daar budget voor. (Ik vraag dit omdat er nu al te weinig budget is voor groenonderhoud, de gemeente heeft nu en in de toekomst budget tekort en Overvecht wordt de komende jaren gekort op allerlei subsidies). (Voor een simpele vraag die ik laatst stelde aan de gemeente om wat meer groen in onze buurt is nu al geen budget). 3. De inrichting van de Rio Brancodreef is niet uitgewerkt, terwijl als de Carnegiedreef, Tigrisdreef en Japuradreef zijn afgesloten van doorgaand verkeer dit de enige en daarmee belangrijkste toegangsweg is geworden voor heel Overvecht Noord, waar nu al dagelijks files staan. Volgens prognoses neemt het autoverkeer sterk toe in de toekomst als de doorgaande routes in de wijk afgesloten zijn. Hoe wordt de Rio Brancodreef dusdanig ingericht zodat de snelle ov-bus niet vastloopt in de files van het autoverkeer. Maak daar ook een vrije busbaan en realiseer deze vrije busbaan meteen als eerste maatregel	1. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 2. De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	voordat wegen in de wijk worden afgesloten. Hierdoor maakt u een alternatief voor de auto. 4. De brug over de Klopvaart is nu al te smal voor al deze wegen, wordt deze verbreed voor het autoverkeer, de vrije ov-baan en aan beide zijden fietspaden die in twee richtingen zijn uitgevoerd. 5. Zorg voor een goede oversteekmogelijkheid voor de fietsers over de Klopdijk die de Rio Brancodreef moeten kruisen. Het is nu al heel gevaarlijk op dit punt. Zeker nadat de gemeente het midden eiland jaren geleden heeft weggehaald en de in 1986 beloofde tunnel voor fietsverkeer onder de Rio Brancodreef nooit is gerealiseerd. Of plaats verkeerslichten. De Klopdijk wordt een drukke fietsroute, zeker als de brug naar Zuilen over de Vecht is gerealiseerd. In de toekomst is het de bedoeling dat recreatieverkeer vanuit Zuilen en Leidse Rijn via de Klopdijk naar het Noorderpark fietsen. De kruising met de Orinocodreef vinden wij een goed voorbeeld van hoe het zou moeten. 6. De fietspaden langs de Rio Brancodreef moeten aan beide zijden geschikt worden voor fietsverkeer in beide richtingen zodat dit aansluit op de fietspaden langs de Carnegiedreef die ook geschikt zijn in beide richtingen. (Legaliseer wat er nu al gebeurt). 7. Door het versmallen van het zuidelijk deel van de Franciscusdreef moet de snelle busverbinding aansluiten in de file richting Zuilen. Waarom wordt hiervoor gekozen als het OV beter moet worden. Handhaaf de bestaande weg en maak van 1 rijstrook in beide richtingen een busbaan. Dit is ook goed voor de hulpdiensten. Ook voor een toekomstige tramverbinding is straks geen ruimte meer als deze zuidelijke weg vervalt. 8. Geef aan bij de woonbuurten wat u bedoelt met plekken “die niet aantrekkelijk zijn”, welke plekken zijn dat en hoe gaat u deze vervolgens bebouwen. 9. Hoeveel groen en experimentele flats gaan er verdwijnen rondom het Pascalplein voor stedelijke bebouwing. En wat voor gebouwen komen ervoor terug. 10. Hoe voorkomt u hittestress en blijft in deze stedelijke omgeving de zomertemperatuur op een aangenaam niveau. Wij zien in Overvecht het groen en de bomen steeds meer verminderen, dus het wordt heter in onze wijk. Wat ook niet helpt is dat heel veel mensen de tuin geheel bestraten. Dit zou verboden moeten worden, wat zijn de gemeenteplannen op dit terrein.	ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma’s aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 3-6. Bedankt voor uw suggesties voor de Rio Brancodreef. De noodzaak en haalbaarheid van een vrije busbaan op de Rio Brancodreef zal bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie bekeken worden. Bij een herinrichting van de Rio Brancodreef wordt dan ook gekeken naar de brug, eventuele 2-richtingsfietspaden en de oversteek bij de Klopvaart. 7. We zetten met de ontwerp omgevingsvisie in op het versmallen van (een deel van) de Franciscusdreef naar 2x1 voor autoverkeer. Wij denken dat dit goed mogelijk is omdat de Franciscusdreef vanaf de brug al 2x1 is. De nieuwe inrichting wordt in de toekomst uitgewerkt in een project, waarbij ook de suggestie van een busbaan wordt meegenomen. 8. In Overvecht zijn er plekken die bijvoorbeeld als onprettig ervaren worden, niet veilig (sociaal of verkeersonveilig), of plekken die zijn verrommeld in de loop der jaren. De omgevingsvisie heeft een bepaald abstractieniveau, maar bij verdere uitwerking in deelplannen zullen er concrete plekken verder aan de orde komen. 9. De experimentele flats zijn gemeentelijk monument. Deze zullen niet gesloopt worden. Er zijn geen concrete plannen voor dit gebied. De omgevingsvisie biedt de mogelijkheden voor verdichting en vergroening, maar bij verdere uitwerking gaan we de ruimtelijke mogelijkheden onderzoeken en afwegen. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek en daarbij zijn we afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	11. Waar kan men dicht bij huis zijn kinderen laten spelen, met name rondom de plekken met veel hoogbouw. 12. De sportfaciliteiten verdwijnen naar het Noorderpark. Hoe komen kinderen daar op een veilige manier vanuit de wijk over sociaal veilige routes. Kunnen ze daar zelfstandig naar toe of moeten ze gebracht en gehaald worden met als gevolg extra verkeersbewegingen. 13. U zegt er komen veilige sport en spelvoorzieningen in de wijk. Geef aan waar deze komen en hoe gaat dat eruit zien. (Een wipkip zien wij niet als een sport en spelvoorziening). 14. Verbied dat mensen met de auto bij basisscholen kunnen komen voor het brengen en halen van de kinderen. Dit geeft al jarenlang dagelijkse gevaarlijke situaties en houdt mensen tegen de kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Wat in principe wel een gewenste situatie is. (Dat het kan, zie je bij de Dr. Bosschool in Tuinwijk). 15. Het is noodzakelijk alle verkeersplannen in de wijk te betrekken bij de voor de opwaardering van de Noordelijke randweg Utrecht (NRU), de verkeersdruk op de NRU gaat namelijk erg toenemen en dat kan je nu al constateren. Met name is een verdere toename te verwachten als het Alternatief randweg Utrecht (ARU) wordt uitgevoerd met als gevolg een toename van verkeer op de NRU en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de diverse delen van Overvecht omdat iedreen gedwongen wordt gebruik te maken van de NRU. Hoe gaat u deze plannen combineren en integreren. 16. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef gaat omhoog ook mede door intensivering van activiteiten op industrieterrein Nieuw Overvecht, hoe is dit te rijmen met uw uitspraak van een betere oversteekbaarheid van deze weg door voetgangers. Leg dat eens uit. 17. De snelheid op de Franciscusdreef is een aantal jaren geleden verlaagt van 70 naar 50 km/h, richt de Franciscusdreef in als een 50 km weg zodat hardrijden ontmoedigd wordt. 18. Het geluidsniveau en luchtkwaliteit door fijnstof, veroorzaakt door verkeer op de Franciscusdreef en de NRU veroorzaken nu al bij de Edmontondreef en Vancouverdreef voor te hoge waardes. En dit wordt alleen maar erger in de toekomst, ook wij hebben recht op een gezonde leefomgeving. He worden deze problemen voorkomen en/of opgelost.	10. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creëren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. Door (voorlichtings)campagnes zoals het 'NK Tegelwippen' worden bewoners bewust gemaakt het belang van het beperken van bestrating, zowel in de openbare ruimte als in tuinen. 11. In de omgevingsvisie wordt nog niet aangegeven waar sport- en spelvoorzieningen precies komen en hoe deze eruit komen te zien. De uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen zal in de komende jaren gedaan worden. Locatie en invulling/ontwerp zal dan samen met bewoners, gebruikers, maatschappelijke partners in de wijk bepaald worden. Hierbij is het streven dat elk kind binnen 200meter op een veilige manier een sport- en/of speelvoorziening kan bereiken. 12. We willen het wandel en fietsnetwerk verbeteren. Binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar de omgeving zoals het Noorderpark. Bij verplaatsen van de sportfaciliteiten zal ook nadrukkelijk gekeken moeten worden naar de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes naar deze faciliteiten. 13. zie 11. 14. Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren/stimuleren van lopen, fietsen en OV. Dit nemen we mee bij de herinrichting van schoolomgevingen. 15. Dit is een belangrijk aandachtspunt. De relatie tussen de plannen uit de omgevingsvisie en de NRU staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. 16. Met name op het zuidelijke deel denken we de oversteekbaarheid te verbeteren door het toevoegen van een oversteek. Verder gaat het om een goede inrichting van de (met verkeerslichten) geregelde kruispunten en instelling van de verkeerslichten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	19. Wij verwachten een enorme toename van sluipverkeer door ons deel van de Klopvaartbuurt door de files op Rio Brancodreef en de Franciscusdreef die dan via de Bostondreef, Vancouver- en Edmontondreef naar het Gandhiplein rijden, hoe gaat u dit verhinderen en hoe gaat u het veel te hard rijden door deze straten onaantrekkelijk maken. Wij klagen al 25 jaar over dit probleem maar tot heden constateert de gemeente na enkele bezoeken, gesprekken en metingen dat we gelijk hebben, dat de verkeersdrempels niet de juiste hoogte hebben en van het juiste type zijn, dat de gemeente zo ongeveer ieder jaar digitale snelheids borden plaatst en dan vervolgens weer niets doet. Als je naar dit verleden kijkt, schept dit geen goede verwachtingen dat de gemeenteplannen al te serieus moeten worden genomen. 20. Als alle verkeersplannen zijn uitgevoerd, hoe zijn dan de aanrijtijden van de hulpdiensten op diverse tijdstippen van de dag. 21. Er is veel criminaliteit in de wijk, komt er een uitbreiding van politiemedewerkers. Er zijn nu al vele vacatures die moeilijk te vervullen zijn. 22. recreanten en sporters moeten meer uitwijken naar het Noorderpark. Nu al zijn de fietspaden daar te smal en ontbreekt het aan wandelpaden. Straks hebben we er 10.000 inwoners bij, worden dan de wandelpaden alsnog aangelegd en fietspaden verbreed. 23. U wilt stoppen met aardgas, wij zijn in Overvecht Noord al bij 7 jaar proeftuin om aardgasvrij te worden. Dit project is totaal mislukt door gebrek aan visie bij de overheid. Hoe bent u er zo zeker van dat dit nu wel gaat lukken en wanneer wordt hierover gecommuniceerd met de betreffende bewoners. Zodat ze keuzes kunnen maken bij het defect raken van bijvoorbeeld de cv-ketel. 24. U heeft het over duurzaam en toekomstbestendig. U gaat duurzaam en natuurlijk bouwen. Leg uit wat u daaronder verstaat en hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt. 25. Nogmaals de vraag, hoe worden de voorzieningen: groen, klimaat, infrastructuur, sport en ontspanning allemaal gefinancierd. 26. Het verleden laat zien dat de plannen Overvecht Noord aardgasvrij en de opwaardering van de NRU bij slechts weinig bewoners bekend zijn. Hoe gaat u nu wel zorgen dat iedereen in Overvecht geïnformeerd wordt en echt wordt betrokken bij deze ingrijpende plannen.	17. De visie gaat uit van het herinrichten van de Franciscusdreef, waarbij de Franciscusdreef ook deels naar 2x1 rijstroken gaat. Dit zal echter niet op korte termijn gebeuren (zie ook de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). 18. In de milieueffectrapportage die bij de omgevingsvisie Overvecht is gevoegd wordt inderdaad beschreven dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit zal toenemen op de Franciscusdreef en op de NRU. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. 19. Bij het uitwerken van de plannen kijken we ook naar mogelijke (negatieve) effecten. Waar nodig nemen we dan aanvullende maatregelen. Tevens monitoren we steeds welke effecten de maatregelen hebben en sturen waar nodig bij. 20. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 21. Het aantal en de inzet van politiemedewerkers in Overvecht is niet aan de gemeente en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. 22. We zetten in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	27. En tot slot, omdat we onze bedenkingen en ervaring hebben uit eerdere plannen voor Overvecht, hoe serieus worden de diverse zienswijzen van de bewoners meegenomen in het besluitvormingsproces.	23. Alle bewoners in Overvecht Noord hebben een wijkbericht ontvangen waarin is gecommuniceerd: Gemeente Utrecht, Eneco en de woningcorporaties hebben besloten dat een aansluiting op het warmtenet op dit moment nog te duur is. Dit betekent dat Overvecht-Noord nog niet aardgasvrij wordt en u nu geen gemeentelijk aanbod ontvangt. Ook is daarin aangegeven dat we eind 2024 bewoners informeren over de laatste stand van zaken. 24. Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen. Hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt? Er worden meer materialen gebruikt die een lage CO2-uitstoot hebben bij de productie, of zelfs CO2 opnemen en vasthouden. Dus meer hergebruikte materialen en natuurlijke bouwmaterialen die snel terug groeien, zoals bijvoorbeeld hout en stro. Maar minder nieuw steen, beton en metaal. Gebouwen zullen er net als nu heel verschillend uit kunnen zien, maar ook de gevel zal meer uit hergebruikte en snel terug groeiende materialen bestaan. Ook is het belangrijk om nieuwe gebouwen zo te maken dat de materialen in de toekomst goed hergebruikt kunnen worden. 25. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar.. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 26. Afgelopen periode hebben we heel veel Overvechters gesproken die hebben meegedacht over de omgevingsvisie. We zien een toename in deze betrokkenheid, zowel bij de omgevingsvisie als bij andere ruimtelijke projecten in de wijk. Deze betrokkenheid willen we vasthouden en versterken bij

Nr.	Reactie	Antwoord
		ontwikkelingen die in de wijk plaats (gaan) vinden. Daarbij nemen we de opgedane ervaringen en leerpunten op het gebied van communicatie en participatie mee. 27. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
341	Via een wijkbericht in mijn brievenbus is bekend gemaakt dat Overvecht is aangewezen als de wijk waar de komende 16 jaar minimaal 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken worden bijgebouwd, zo blijkt uit de omgevingsvisie. Ik ben me wezenloos geschrokken van dit plan om een derde van het aantal bestaande woningen erbij te bouwen en ik maak er bezwaar tegen om deze kwetsbare wijk te belasten met zo'n enorm aantal extra woningen en werkplekken. Tevens maak ik bezwaar tegen de wijze waarop de communicatie en inspraak hierover plaatsvindt. De wijze van communicatie en inspraak van deze omgevingsvisie naar de bewoners en betrokkenen vind ik volstrekt onvoldoende, vooral voor z'n omvangrijk plan met zeer grote impact voor alle inwoners van de wijk. In een wijkbericht werd ik uitgenodigd voor een 'inloopbijeenkomst' in april 2024 waar zo'n tien ambtenaren voor een aantal grote borden individueel in gesprek gingen met bewoners die kwamen binnenlopen. De opkomst voor de avond die ik aanwezig was, was overigens gering: er waren meer ambtenaren dan bewoners. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld hebben	De keuze om in Overvecht 5.000 woningen en 3.000 werkplekken extra te realiseren is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De RSU is in 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. We betreuren het dat deze informatie u nu pas heeft bereikt via het wijkbericht over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. We zijn van mening dat het bijbouwen van extra woningen en werkgelegenheid juist hand in hand kan gaan met het verbeteren van de wijk. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters

Nr.	Reactie	Antwoord
	gekregen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van meer dan 5.000 woningen en 3.300 werkplekken te bouwen is het meest ingrijpende bouwplan dat ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er is niets over gepubliceerd door de gemeente in de media: niet in het Utrechts Nieuwsblad, niet in het nieuwsprogramma van RTV Utrecht, (op een recente reportage over bewonersprotesten tegen dit plan na), niet in het wijkblad Op Dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. Mijn directe buren gaven allemaal aan niet eens op de hoogte te zijn van de plannen toen ik ze vertelde over de door u bedachte hoogbouw van 2.500 woningen met torens van 70 meter hoog op de plek van Winkelcentrum Overvecht. Bijbehorende rapportages, waaronder een MER van maar liefst 229 pagina's, een ontwerpvisie A van 53 pagina's en een ontwerpvisie B van 112 pagina's, allemaal pas verschenen in april 2024, zijn alleen op het wijkbureau Overvecht en het Stadskantoor in te zien. Ik had nog gevraagd om deze ook in de bibliotheek neer te leggen, zodat ik de plannen na werktijd kon inzien, maar dat werd niet gehonoreerd. Geen Manhattan Minimaal 5.000 woningen en 3.300 werkplekken worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgebouwd. Nergens staat overigens wat het maximaal aantal woningen is, dus het kunnen er kennelijk ook zomaar 6.500 woningen worden, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Dat is een toename van meer dan 30 procent (!) van het aantal woningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo’n 2.500 stuks, worden in het Centrumplan Overvecht bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht, The Fizz, dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast van al die woningen kan zomaar tien of 16 jaar jaar duren. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo’n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen deze omgevingsvisie, omdat:	dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen. Dit is in 2021 besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Daarvan zullen er minimaal 5.000 gebouwd worden in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt en de toch al matige kwaliteit in velerlei opzichten nog verder verzwakt - er door de hoogbouw nog meer ruimte, zicht en licht verloren gaat - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor nog meer plekken waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2-uitstoot van zowel de jarenlange bouwactiviteiten als het groter aantal inwoners daarna onacceptabel hoog blijkt, blijkt ook uit de MER-rapportages (pagina 10, 11 en 12) - deze massale woningbouw in deze wijk met zeer vele hoge flats helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - De komst van minimaal 5.000 woningen en 3.000 werkplekken en het verkeer hierdoor leidt tot aanzienlijke schade aan de natuur en groen in en om de wijk - de luchtvervuiling en geluidshinder onacceptabel zal toenemen, waardoor de gezondheid van de inwoners van Overvecht nog verder verslechtert. - de enorme aantallen flats bedoeld voor het CentrumPlan niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar in andere steden juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto’s te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is De genoemde bezwaren worden allemaal bevestigd in uw MER-rapportage. Overvecht heeft genoeg (van) flats Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze kwetsbare wijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt in deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat ‘verdichten’ moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden avond en nachten lang tot 04.00 uur 's nachts dronken vanaf hun speciaal aangelegde feestterras en balkons over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats en de massale aantallen woningen verminderd worden, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: de inwoners krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied en ook de wijk Overvecht een toekomst tegemoet met een menselijke maat. Gezien de gang van zaken over de huidige wijze van communicatie en participatie, geef ik hierbij aan dat ik vanaf heden bij iedere vorm betrokken en geïnformeerd wil worden over dit plan. Ook maak ik graag gebruik van het recht om in te spreken bij de behandeling van dit plan in de gemeenteraad of andere mogelijkheden van inspraak hiervoor.	

Nr.	Reactie	Antwoord
342	Als bewoner van het appartementencomplex Aida aan de Tiberdreef heb ik de Omgevingsvisie voor Overvecht doorgenomen. Op basis van deze informatie maak ik mij zorgen over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op mijn directe omgeving, het stationsgebied. Daarom stuur ik een zienswijze in over de Omgevingsvisie die vooral is gericht op het stationsgebied. **Behoud van Groen:** • In de plannen staat dat de groene Spoorzoom behouden moet blijven en ten hoogte van het stationsgebied zelfs moet worden uitgebreid. Onduidelijk is waar de groene Spoorzoom in het stationsgebied wordt gesitueerd. Advies is om de huidige hoogwaardige groenvoorziening naast de mr Tripkade in combinatie met de platanen op het pleintje naast de Tiberdreef in te zetten voor deze groenstrook. Daarmee krijgt de wijk vanuit Tuindorp een aantrekkelijke entree en blijft het weinige groen in het stationsgebied behouden. • Het huidige groen in het stationsgebied moet ook behouden blijven om de hitte op warme dagen te beperken. Het gebied rondom het CNV-kantoor is op warme dagen merkbaar warmer dan de omgeving door opwarming van de stenen oppervlaktes en weerkaatsing van zon in de glaswanden. Vergroot de warmte niet door nog meer stenen en glazen vlakken toe te voegen in de leefomgeving, ten koste van het huidige groen. • **Hoogbouw, Sociale Veiligheid, Drukte en Bereikbaarheid:** • De gemeente heeft voor de wijk Overvecht zowel een doelstelling op gebied van wijkverbetering als uitbreiding wonen en werken. Deze doelstellingen staan op gespannen voet met elkaar. Mijn zienswijze is eerst te investeren in wijkverbetering, op het gebied van sociale veiligheid, bestrijding (drugs)criminaliteit en verkeersveiligheid. Uitbreiding wonen in eerste instantie alleen door middel van koopwoningen, zodat de verdeling sociale huur – middenhuur – koop meer in evenwicht komt. Geen hoogbouw toevoegen in het stationsgebied zolang de problematiek van drugshandel niet is opgelost. Meer hoogbouw leidt tot meer anonimiteit en een vergroot risico op crimineel handelen.	Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken. We nemen uw suggesties daarbij graag mee. De visie is een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. Bij een verder uitwerking van het stationsgebied zullen we rekening houden met de effecten van opwarming. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Tegelijk zijn er ook veel mensen op zoek naar een woning. Kwaliteit en kwantiteit moeten in balans zijn. Een goede ruimtelijke inpassing is daarbij van groot belang, maar ook voor wie je bouwt en in welke categorie. In de omgevingsvisie staat uitgewerkt naar welke mix van woningen we streven en ook hoe we dat willen bereiken. De ruimtelijke aanpak maakt onderdeel uit van de wijkaanpak Samen voor Overvecht. We werken daarin ook aan de aanpak van de veiligheid. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het opheffen van het P+R terrein en het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat parkeren in de wijk door forensen minder aantrekkelijk wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het stationsgebied en dan met name de mr Tripkade, Tiberdreef en de Moezeldreef worden regelmatig gebruikt als racebaan met als gevolg veiligheidsrisico's en geluidsoverlast. Het afsluiten van de mr Tripkade kan hiervoor een oplossing bieden. Andere minder ingrijpende maatregelen kunnen worden overwogen zoals verkeershindernissen of flitspalen. Hou bij nieuwbouw rekening ermee dat er geen nieuwe tunnelachtige constructies gaan ontstaan waarbij geluid wordt weerkaatst. Hoogbouw kan daarom niet te dicht op elkaar, waardoor er in de beperkte ruimte die beschikbaar is in het stationsgebied weinig gelegenheid is voor het realiseren van nieuwe hoogbouw. • De verwachting is dat de gemeente het huidige P+R terrein bij het NS-station zal gaan gebruiken voor woningbouw. Het huidige terrein kan de parkeerbehoefte al nauwelijks aan, auto's staan in perkjes en op trottoirs geparkeerd. Elimineren van deze parkeerplaatsen kan alleen als er voldoende alternatieven worden geboden. Hierbij hoort ook het ontmoedigen van inkomend forensenverkeer, de meeste parkeerplaatsen worden bezet door werknemers van kantoren in het stationsgebied. • Het stationsgebied staat vol met fietsen. Naar aanleiding van de verwachte toename van gestalde fietsen in het stationsgebied zal de capaciteit van fietsstallingen flink moeten worden verhoogd in combinatie met een duidelijk handhavingsbeleid bij verkeerd gestalde fietsen. Versterk de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets. Hiervoor staan in de omgevingsvisie al goede maatregelen genoemd. Het realiseren van een fietsverbinding over de Brailledreef langs de spoorlijn leidt tot verkorte fietsreistijden vanuit andere wijken aan de westkant van Overvecht. Houd bij de inrichting van nieuwe fietspaden rekening met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes.	Op dit moment wordt al gekeken hoe het fietsparkeren bij het station beter kan worden georganiseerd en hoe de capaciteit voor fietsparkeren in het stationsgebied kan worden uitgebreid. In de uitwerking zullen wij zeker rekening houden met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes bij de inrichting van nieuwe fietspaden. Zo kijken we bijvoorbeeld of het mogelijk is om in de uitwerking de fietspaden breder te maken zodat er ruimte is om in te halen voor elektrische fietsers die wat harder rijden dan de 'gewone' fietser. Daarnaast leggen we ook snelfietsroutes aan die aantrekkelijker zijn voor elektrische fietsers die wat harder gaan zodat deze fietsers geen gebruik maken van de fietsverbindingen door de wijken. Ook het verplaatsen van snellere fietsers naar de rijbaan is een mogelijkheid die moet worden onderzocht.
343	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie,zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
344	Met deze mail willen wij onze mening geven over de Toekomstplannen over Overvecht. Wij zijn het gezamenlijk er NIET mee eens. Een van de grootste redenen dat wij er NIET mee eens zijn is, dat de verbindingsweg voor automobilisten op de Carnegiedreef weggehaald wordt. Dat is heel erg nadelig voor ons als Ondernemer van een Supermarkt op winkelcentrum de Klop. Als die weg voor automobilisten weggehaald wordt, kan het lijden tot een enorme omzetverlies voor ons, en alle andere ondernemers op het winkelcentrum De Klop. %80 van onze klanten/inwoners gebruiken die autoweg om ons te bereiken.	De winkels van winkelcentrum de Klop blijven bereikbaar met de auto. In de toekomst soms wel via een andere route door het autovrij maken van de Carnegiedreef. Het aandeel klanten dat met de auto komt is naar verwachting veel lager dan 80% (ook bij Overvecht Centrum is dit veel lager). Verder verbeteren we de bereikbaarheid en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en Overvecht. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie hebben we de automaatregelen aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
345	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
346	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Deze manage ligt op een prachtige manier ingebed in de natuur aldaar. Niemand kan mij wijsmaken dat dit er mooier op wordt met 4 voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Ik lees ook dat de voetbalclubs naast sporten een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Nu ben ik zelf al jaren trainer van een Onder 13 team en wij zijn GEEN opvoedkundig instituut. Tuurlijk hameren we op teambelang en discipline maar aanwezigheid en inzet is een zaak van intrinsieke motivatie van spelers en daar bovenop nog de ouders. Dus deze redenering is sowieso al krom. Maar ik kan hem wel door vertalen naar de manage als u dit een argument vindt. Namelijk: Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Uit eigen ervaring, want ik doe dus beide, kan ik wel stellen dat deze manege deze taak meer vervult dan een voetbalclub ooit zou kunnen. De manege betekent voor mij dat mijn dochter haar vaste plek heeft in de natuur om samen met dieren en haar vrienden en vriendinnen elke maandagavond, elke dinsdagavond en elke zaterdag te werken aan haar skills en verzorgende en sociale taken. Ze liep er ook stage en verblijft er vaak ook met anderen zonder training of wedstrijd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die onherstelbaar is. Er zijn wel andere en betere plekken voor voetbalvelden. Deze keus is fout en te makkelijk. De zich almaar uitdijende stad	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht zou haar omringende natuur met rust moeten laten en bouwen op andere plekken moeten kiezen.	
347	In de omgevingvisie Overvecht 2040 wordt een beeld geschetst van de plannen met Overvecht en van de plannen met de buurt 'Zamenhofdreef e.o.', grosso modo het winkelcentrum Overvecht. Ook wordt verwezen naar het in wording zijnde Masterplan. Het gebied Zamenhofdreef e.o. wordt in de omgevingsvisie betiteld als 'Hoogstedelijk'. Dit betekent onder meer verdichting (toevoeging 2.500 woningen!) door meer bebouwing onder meer op de aanwezige parkeerplaatsen. Als maximale bouwhoogte geldt nota bene 70 meter. Voorts wordt ingezet op meer en zwaardere horeca, op culturele voorzieningen, op weren van auto's in grote delen van het gebied en op betaald parkeren. De omgevingsvisie als geheel zet voor Overvecht in op het terugdringen van autoverkeer en op het bemoeilijken van bereikbaarheid per auto enerzijds en op het uitbreiden van OV, op uitbreiding van groen en op de uitbreiding van fiets- en wandelfaciliteiten anderzijds. Cliënte merkt op dat in de verbeeldingen in de Omgevingsvisie en in het Masterplan het complex niet meer terug te vinden is. Kennelijk is bij de stedenbouwkundige gedachtenvorming uitgangspunt geweest dat het complex zal verdwijnen, en is op basis van deze aanname de visie (mede) vormgegeven. De VvE merkt op dat dergelijke planvorming, waarbij woningen (en winkels) van mensen letterlijk 'van de kaart zijn geveegd' en waarbij ook geen rekening wordt gehouden met het (voort-)bestaan van die appartementen, tot gevolg heeft dat mensen zich gepasseerd voelen en leidt tot de indruk dat er over de hoofden heen tot planvorming wordt overgegaan. Zienswijze VvE De VvE heeft als zienswijze dat in de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden.	Algemeen: In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. We zien deze ontwikkeling samen met het stationsgebied als kans om circa 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te realiseren in een aantrekkelijke, levendige hoogstedelijke setting. Bovendien zien we de verdichtingsopgave als kans voor algehele wijkverbetering met het verbeteren van de woningmix en leefbaarheid in de wijk. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden, waar u gebruik van kunt maken. Inpassing woningen: De omgevingsvisie gaat niet in op dit detailniveau en geeft alleen een hoogstedelijk gebied aan met spelregels voor planvorming hiervoor, waarbij wordt aangegeven dat mogelijk sloop nodig is om het programma te kunnen maken. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Hierbij worden aspecten als bezonning, windoverlast, leefbaarheid meegenomen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De verdere uitwerking en afweging vindt plaats in het kader van de planontwikkeling van het Masterplan Overvecht Centrum. Parkeren en Auto bereikbaarheid: Betaald parkeren wordt de komende jaren voor de gehele gemeente uitgerold, ook voor u in het Overvecht Centrum. Het kan zijn dat u in de toekomst verder moet lopen voor uw parkeerplaats. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De omgevingsvisie richt zich daarom met name op een veiliger en aantrekkelijker inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de sterke inzet op verdichting en door het mogelijk maken van zeer hoge bebouwing zal het appartementencomplex, dat slechts drie bouwlagen kent, ingesloten raken. Dergelijke ontwikkelingen zullen van negatieve invloed zijn op de bezonning, op de toetreding van licht en lucht tot en op het (uit)zicht vanuit de woonappartementen. Verder zal de privacy aangetast worden door inkijk vanuit hoger gelegen woningen en zal het leefcomfort op de buitenruimtes afnemen door windoverlast. De inzet op verdichting en de toename van horeca zal voorts leiden tot een afname van de leefbaarheid. Immers zal een veel groter aantal mensen van hetzelfde gebied gebruik maken terwijl dat gebruik voorts wordt geïntensiveerd door meer en zwaardere horecavoorzieningen en door in te zetten op culturele voorzieningen. De ontwikkelingen veroorzaken naar verwachting een toename van overlast en een toename van de duur van de overlast doordat de horeca en de culturele voorzieningen langere openingstijden zullen kennen dan de bestaande winkels. De wens om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en tegelijk het aantal bewoners te doen toenemen en de wens om betaald parkeren in te voeren zal bij realisatie leiden tot een afname van gebruiksmogelijkheden. In de bestaande situatie is er steeds voldoende parkeergelegenheid, ook voor bezoekers van de appartementen. Bij de realisatie van de nu voorliggende visie zal parkeren voor bewoners en gebruikers duurder worden en parkeren voor bezoekers duurder en lastiger. Overvecht wordt nu gekenmerkt door ruime hoofdwegen en een ligging dicht bij de ring. Dit alles zorgt voor een uitstekende automobiele ontsluiting. In de concept-visie wordt uitgegaan van sluiting en/of versmalling van toegangswegen en van sluiting van buurtverbindende wegen. Er wordt weliswaar tegelijk ingezet op een verbetering van OV-faciliteiten, maar verplaatsing per OV is lang niet in alle gevallen en ook niet voor iedereen een optie, nog los van het feit dat de gemeente het niet in de hand heeft of die verbeterde OV-voorzieningen er ook daadwerkelijk komen. Ook op het punt van mobiliteit is de concept-Omgevingsvisie dan ook onvoldoende doordacht althans wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de	voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. De autobereikbaarheid wordt Overvechters niet ontzegt. We zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. Noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk. Buurten worden niet auto- of parkeervrij. Het blijft het mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In de verdere uitwerking van het Masterplan Overvecht Centrum zullen aspecten zoals overlast aan bod komen. Het ontwerp van het Masterplan Overvecht Centrum zal naar verwachting eind 2024 ter inzage worden gelegd voor inspraak.

Nr.	Reactie	Antwoord
	appartementsgerechtigden bij een goede ontsluiting voor het autoverkeer en bij een wegennet dat de feitelijke verkeersstromen aankan en niet verstopt raakt met files en opstoppingen. De concept-visie en met name de plannen rond Winkelcentrum Overvecht worden in belangrijke mate gedreven door de wens tot woningbouw. Blijkens het Masterplan zouden er op en direct rond het winkelcentrum 2.500 woningen bij moeten komen. Hoewel de VvE begrijpt dat dat gemeente Utrecht hier in een opgave heeft, meent zij dat met deze Omgevingsvisie de lasten onevenredig worden verdeeld. Immers zal de VvE en zal het complex te maken krijgen met een intensiever gebruik door toename van horeca en culturele bestemmingen in en rond het winkelcentrum en met zeer veel intensiever gebruik door toevoeging van zeer veel woningen in, op en rond het winkelcentrum. Dit alles wordt gevat onder de euphemistische noemer 'hoge stedelijkheid', maar betekent in wezen een disproportionele belasting voor het complex en de omliggende gronden. De VvE verzoekt de raad dan ook om tot een heroverweging te komen, welke er toe moet leiden dat met name ook het voorgenomen gebruik van de directe omgeving van het complex relevant minder intensief wordt gemaakt. Want het klinkt in een plan met leuke plaatjes wel leuk: 'hoog stedelijk', maar het betekent in de praktijk een overbelasting van de locatie. De VvE verzoekt de Raad daarbij tevens nadrukkelijk in de plannen te verdisconteren de optie dat het complex blijft bestaan. Stedenbouwkundige overwegingen en de neerslag daarvan in de Omgevingsvisie zouden ook met die eventualiteit rekening moeten houden.	
348	Natuurlijk zitten er goede punten in de Omgevingsvisie. En we hebben er ook alle begrip voor dat de huisvestingsnood groot is, dus er moeten woningen bijkomen. In onze reactie beperken we ons tot wat ons zorgen baart. Dan gaat het om de volgende punten: • Er zijn diverse gebieden (in rood en oranje aangegeven) waar geschreven wordt over mogelijke sloop en nieuwbouw. Onze zorg zit bij mensen die	Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop

Nr.	Reactie	Antwoord
	daar nu een huis hebben en in onzekerheid zitten over hun toekomst. Nu wonen ze in een voor hen betaalbare woning, soms met een hypotheek die ze nu net kunnen betalen. Ook al zouden ze gecompenseerd worden, dan krijgen ze niet zomaar weer een betaalbare woning terug. De vraag is, of je in een wijk als Overvecht juist deze groep moet treffen voor het oplossen van de woningnood. En voor de duidelijkheid, we bedoelen nu niet de mensen met een goed inkomen die relatief makkelijk een nieuwe woning kunnen vinden. • En wat te denken van de delen met sociale woningbouw die ook die kwalificatie krijgen? Zie bijvoorbeeld de rode vlek over de tweelaagse woningen aan de Moezeldreef, van Woonin. Die bewoners zijn volledig afhankelijk van de woningcorporatie. Want gaat die meewerken aan sloop en nieuwbouw? • Een andere zorg die we onder de aandacht willen brengen, is het HOV. Dat is duidelijk anders dan de gewone buslijnen met vele haltes verspreid over de wijk. Het HOV moet vooral snel zijn, dus er wordt maar heel weinig gestopt. De bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt in de plannen. De twee haltes in Zuid liggen ver uit elkaar. • Ook worden er diverse wegen in Zuid afgesloten, zoals de Moezeldreef, de Tiberdreef en de Marnedreef. Want hier mag alleen de HOV-lijn door. En dat geldt ook voor de spooronder-doorgang bij de Mr. Tripkade. Terugdringen van autoverkeer is natuurlijk niet verkeerd, omdat het goed is voor het milieu. Maar we willen wel graag bereikbaar blijven voor veel oudere gemeenteleden die afhankelijk zijn van de auto. Of die geen auto hebben, niet makkelijk kunnen fietsen en voor wie de afstand tot een bushalte veel te ver is. • Dit weghalen van doorgaande autowegen zal mét het verdwijnen van de halte voor de deur van het Johannescentrum, invloed hebben op onze verhuur vrezen we. En die verhuur is belangrijk voor ons, maar zeker ook voor allerlei groepen die gebruikmaken van ons gebouw. • Wat betekent het trouwens dat het Johannescentrum groen/oranje gestreept is op pagina 41/44 (deel A)? Verwijst dat naar ‘transformatie in	gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Tegelijkertijd streven we in 2040 naar een woningvoorraad in Overvecht waarvan 50% sociale huur is en 30% tot het middensegment behoort. Hiermee valt 80% van de woningvoorraad onder de norm betaalbaar. De haltes voor de toekomstige HOV verbinding zijn in de ontwerp omgevingsvisie aangegeven. Naast het HOV blijven ook andere bussen (buurtgericht OV) rijden, volgens een dienstregeling. De haltes van deze lijnen zijn niet aangegeven, maar zullen waarschijnlijk aansluiten bij de huidige bushaltes. Het is nu dus nog niet bekend of in de toekomst de bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt. Inzet is dat er een bushalte in de buurt blijft. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het Johannescentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet straks soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het Johannescentrum rijden. Daarnaast is het nog niet duidelijk welke bushaltes

Nr.	Reactie	Antwoord
	het groen'? En op pagina 43 roept de tekst 'sloop-nieuwbouw is mogelijk' ook vragen bij ons op… Ons gebouw is toch beschermd als gemeentelijk monument? En volgens ons zou het Johannescentrum heel goed kunnen vallen onder 'een van de bijzondere maatschappelijke functies met betekenis voor de buurt/wijk', zoals dat genoemd wordt. Tenslotte, we kunnen Overvecht beschouwen als een kwetsbare wijk met kwetsbare mensen. En er zijn genoeg voorbeelden van discriminatie, uitsluiting en racisme. Maar de wijk laat ook een enorme veerkracht zien. Dat moet óók belicht worden en daar zijn we als kerk steeds naar op zoek. In deze wijk proberen we samen kerk te zijn, in verbondenheid met de nood en de vragen van de omgeving. En zoekend naar aansluiting en samenwerking. In ons gebouw hangt een prachtig schilderij, ooit gemaakt met mensen van Abrona en onthuld door burgemeester Jan van Zanen. Het schilderij is een hoopvolle verbeelding van hoe Overvecht kan worden en waaraan wij als kerkelijke gemeenschap willen bijdragen. Zo is ook het project Johannes in de Wijk met eetgroepen en buurtbijeenkomsten een hoopvol voorbeeld hoe we kerk in de wijk zijn en kerk vóór de wijk. Dat doen we in en vanuit een prachtig gebouw en met veel enthousiaste vrijwilligers.	precies verdwijnen. Zodra daar meer duidelijkheid over is gaan we met de betrokkenen in overleg om gezamenlijk te bepalen of een halte wel of niet kan verdwijnen. Met de groen-oranje arceringen wordt bebouwing niet weg bestemd. De groen-oranje gebieden (nu: groene buurtranden) hebben tot doel het groen en de buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk als dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorlaatbar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door anders om te gaan met parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn, is maatwerk per plek. Het Johannescentrum is beschermd als gemeentelijk monument. Tot slot, wij zijn het met u eens dat Overvecht en haar Overvechters een grote veerkracht laten zien en veel bewoners zijn trots op hun wijk. We waarderen het werk dat het Johannescentrum doet in en voor de wijk Overvecht.
349	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat	waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto’s. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
350	Onder erkenning, dat het duidelijk is, dat er in Nederland een woningtekort is en dat deze mede opgelost dient te worden door de Gemeente Utrecht, toch een zienswijze op het Ontwerp, dat u hopelijk niet opvat als een “NIMBY”- maar als een opbouwende reactie. In de eerste plaats sluiten wij ons aan bij de gemeenschappelijke zienswijze van een aantal bewoners van het appartementencomplex “Aïda”, dat u separaat (heeft) bereikt.	Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen langs de Moskee en de scholen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de omgevingsvisie is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de tweede plaats willen wij uit die gemeenschappelijke zienswijze onderstrepen het belang, dat wij hechten aan het behoud van de groenstrook, die van de Moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzoom is. Wij vinden dit uitermate belangrijk om dit nogmaals in onze zienswijze naar voren te brengen. Voor ons is essentieel, dat ons groene uitzicht niet wordt ingeperkt tot enkel de Mr. Tripkade, namelijk door nieuwe bouwprojecten. We maken ons sterk voor het behoud van onze zichtlijnen en pleiten ervoor, dat, indien de Gemeente toch besluit te bouwen, de nieuwe gebouwen ACHTER de groenstrook worden geplaatst in plaats van, zoals nu in het Ontwerp is ingetekend, alwaar namelijk de groenstrook achter de hoogbouw ter hoogte van de Tannhauserdreef is gepositioneerd. Op deze door ons bepleite wijze waarborgen we het groene uitzicht, dat door ons zo gewaardeerd wordt en versterken we de groene toegang tot Overvecht, zoals de Tiberdreef die nu biedt. En waarborgen we mogelijk onze zichtlijnen op de prachtige wolkenformaties vanuit het westen. En op de derde plaats vragen wij u bij alle nieuwe (bouw)plannen voor Overvecht rekening te houden met de sociale cohaesie van de bewoners onderling. Overvecht heeft plaatselijk en landelijk niet zulk een goede naam wat dat betreft, ook al horen we ook wel degelijk andere geluiden. Laten die andere geluiden overheersend blijven en niet overstemd worden door megalomane nieuwbouwprojecten.	loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. Wel is op de kaart aangegeven dat we een groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Sociale cohesie: Verdichting en hoogbouw leiden niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid en cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.
351	Het gaat hier om veiligheid en drukte in de straten bij spelende kinderen. Ik woon naast een basisschool en het is er al zeer druk en veelal gevaarlijk. Meer doorgaande fietsers door de wijk heen past hier niet bij. Ter verduidelijking heb ik document opgesteld. Overwegingen: Er zijn al 3 fietsroutes die maximaal 500m uit elkaar liggen: 1-2-3 Er zitten 3 basisscholen met komend en gaande reisbewegingen de gehele dag (ivm naschoolseopvang) De schoolpleinen zijn speellocaties voor de gehele wijk 24/7	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn momenteel al veel bewegingen in de smalle straten: auto's, fietsers en wandelaars naast alle op straat spelende kinderen.Schoolstraten zijn niet voor niets ingesteld in de wijk. Doorgaand verkeer (fietsers!) dient dus **juist** via de grotere doorgangen plaats te vinden en niet via extra doorggangen die uitkomen op de smalle al overvolle straten in de noordkant van Tuindorp. Locaties 5 en 4 dus niet goed voor fietsers.	
352	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een rijtje: - overlast in verkeer, geluid, veiligheid - gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) - door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad - onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. - zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
353	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer ze daar geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
354	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een rijtje: - overlast in verkeer, geluid, veiligheid - gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) - door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad - onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen - kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. - zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	

Nr.	Reactie	Antwoord
355	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
356	Er is bij mijn tuinverening Ons Genot erg veel onrust onstaan n.a.v. het in de omgevingsvisie geopperde idee dat een deel van de vereniging plaats zou	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten maken voor een sportpark. Ik nam het eerlijk gezegd niet serieus omdat het als mij als absurd overkwam dat een bastion van het verenigingsleven in Utrecht, waar mensen vaak letterlijk al meer dan 50 jaar vertoeven en in gezelligheid opgaan in hun gemeenschap voor groen en duurzaam tijdverdrijf, in haar eigen unieke vorm, zou moeten wijken voor een sportveld. Zou u wellicht kunnen verhelderen waarom überhaupt overwogen zou worden dat het belang van een extra voetbal of tennisveld zwaarder zou wegen dan het voortbestaan van een diepgewortelde cultuurverwoven stukje Utrecht, voorbeeld van gemeenschapszin en coöperatief burgerschap? En plek van hoog emotionele waarde, waar families generaties lang werken aan hun grond en huisjes, overdragen op kinderen en kleinkinderen; een plek die het type verbintenis geeft wat op zo veel vlakken minder en minder wordt. Die steun biedt voor eenzaamheid, oudere generaties koppelt aan jongere. Het bedient een zeer breed publiek van jong tot oud, en is precies het soort van succesvol initiatief van vereniging wat gekoesterd zou moeten worden door de gemeente. Wellicht is er sprake van een misverstand? Wat wordt er nu precies overwogen? ik heb gekeken in het voorstel, maar vond de kaarten onduidelijk. Wel vond ik de verwijzing van dat Ons Genot een backup locatie zou zijn voor het realiseren van een nieuw sportpark als dat niet zou lukken in Noorderpark. Een sportveld is top, maar het lijkt me dat dat realiseerbaar is zonder de verminking van een van de gemeenschapsprachten van Utrecht. Ik zou u met klem willen verzoeken deze dwaling van geest onmiddellijk te verwijderen uit uw plan, daar het grotere belang van de vereniging Ons Genot zelfevident moet zijn voor iedereen die het welzijn van burgers als toetssteen heeft.	genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
357	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik	

Nr.	Reactie	Antwoord
	stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
358	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om teeindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	
359	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht bij Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat dit onderdeel van de visie onnodig is en ook nog eens nadelige gevolgen heeft voor de wijk en de directe omgeving.. Ik verzoek u dan in de Omgevingsvisie op te nemen dat er geen nieuwe bruggen over de Vecht worden gebouwd. We lichten onze bezwaren toe aan de hand van verschillende thema's. *1. Ontbrekende onderbouwing* Er zijn op eerdere plannen voor een burg over de Vecht door buurtbewoners meer dan honderd zienswijzen ingediend. Daarop is alleen op hoofdlijnen gereageerd. In de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt opnieuw slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimaal onderbouwd van het nut en de noodzaak zou zijn van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een nieuwe brug over de Vecht ertoe dient de reistijd van fietsers te bekorten. In de omgevingsvisie is niet aangegeven voor welke routes dat welke reistijdreductie zou opleveren n wie daar belang bij zouden hebben. Ook in deel B van de omgevingsvisie is bij de technische onderbouwing van de gemaakte mobiliteitskeuzes niet te vinden wat het doel en de voor- en nadelen zijn van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot een nieuwe brug over de Vecht. De onderbouwing ontbreekt niet alleen voor wat betreft doel en nut van nieuwe bruggen, maar ook als het gaat om de gevolgen voor het milieu. In de MER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. In de omgevingsvisie is vermeld dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden. Moeilijk voorstelbaar is hoe een besluit zou kunnen worden genomen over een mogelijke brug aangezien de positieve en negatieve effecten van realisatie ontbreken. Dat maakt overigens ook het gericht formuleren van een zienswijze tot een puzzelstuk. Het lijkt ons dan ook wijs eerst de volgende stappen te zetten. · Onderzoek de positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers en neem die op in de omgevingsvisie. · Stel een MER op waarin de negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving zijn onderzocht. · Mocht die aanvullende informatie ontbreken, dan rest slechts dat het plan voor een of meer nieuwe bruggen over de Vecht uit de omgevingsvisie worden verwijderd. *2. Mobiliteit* De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt, zowel recreatief als voor woon-werkverkeer. Een brug over de Vecht doet afbreuk aan de waarde van deze hoofdfietsroute. · Als er een brug wordt gebouwd zijn er twee mogelijkheden. Ofwel komt er een lage, beweegbare brug en ontstaat er een gelijkvloerse kruising die de route over de brug als de kruisende weg minder geschikt maakt als doorfietsroutes.	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ofwel er komt een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 4 meter met een ongelijkvloerse kruising die dan leidt tot aantasting van de parken aan weerszijde van de Vecht en tot sociale onveiligheid doordat onder de brug gemakkelijk hangplekken ontstaan die aantrekkelijk zijn voor drugsdealers en ander volk met verkeerde bedoelingen. · Op beide oevers is er geen logische en vlotte aansluiting mogelijk op een nieuwe brug over de Vecht. De route naar een brug loopt altijd via een bebouwd deel van Overvecht en Zuilen. Wat dan toch de voordelen zouden zijn van een fietsverbinding over een nieuwe brug wordt in de omgevingsvisie niet duidelijk gemaakt.. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn en fietsers naar het bedrijvengebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal net zo goed via de J.M. de Muinck Keizerbrug de Vecht over kunnen steken. Alleen een fietser die precies van een plek halverwege de Vechtdijk een bestemming heeft die daar recht tegenover in Zuilen ligt zou wat tijdwinst boeken, namelijk 3 minuten ten opzichte van de Marnixbrug en 2 minuten wie kiest voor de J.M. de Muinck Keizerbrug. Wie een verdere bestemming heeft leidt geen tijdverlies door gebruik maken van de bestaande vaste bruggen. Ook dit is een reden om de in de omgevingsvisie voorziene bruggen te verwijderen. *3. Veiligheid* Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een nieuwe brug over de Vecht met een gelijkvloerse kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat alle verkeersdeelnemers op de Vechtdijk nu al beperkte ruimte moet delen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de omgevingsvisie staat dat de drukte af zal nemen, maar onderbouwing daarvoor ontbreekt. Onderbouwing en de daarbij gebruikte modellen zouden moeten worden toegevoegd. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt een vluchtroute door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. In de omgevingsvisie ontbreekt de opvatting van hulpdiensten over de plannen. • Een nieuwe brug over de Vecht komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Ook over dit aspect zou de visie van de hulpdiensten in de omgevingsvisie moeten worden opgenomen. *4. Natuur* Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. In de omgevingsvisie wordt daar geen aandacht aan besteed, terwijl dat wel essentieel is.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug zal net als de toevoerroutes met het oog op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op het leefmilieu voor dieren. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatieverkeer: suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers delen het water met gemotoriseerde vaartuigen. Een nieuwe beweegbare brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat moet uitwijken en wachten. De vaardigheid van veel schippers om dat op een verantwoorde manier te doen – constateren we regelmatig - schiet nogal eens tekort. Een nieuwe brug leidt dan ook tot extra risico's voor veiligheid op de Vecht. • Een nieuwe brug zal er ook toe leiden dat beschoeiing en natuurlijke oevers schade oplopen doordat schippers die voor de brug moeten wachten geneigd zullen zijn aan de oever aan te leggen. • Deze aspecten van en nieuwe brug ontbreken in de omgevingsvisie. Onderzoek hiernaar moet deel gaan uitmaken van de omgevingsvisie zodat daarmee rekening kan worden gehouden bij de besluitvorming. *5. Recreatie* De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De gevarieerde bebouwing op de rechteroever, de mooie lange zichtlijnen op de linkeroever, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. In de omgevingsvisie zou dat belang een prominente plaats en ondersteuning verdienen. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau in het Niftarlakepark. Een nieuwe brug over de Vecht met regelmatig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wachtende boten voor het visplateau doet het beoogde doel van deze vissersplek teniet. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen gevestigd op het terrein van Scheepswerf De Klop. Een nieuwe brug maakt het de roeiers moeilijker en meer risicovol om hun sport te beoefenen. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. *Conclusie* Het zal duidelijk zijn dat we de bouw van een nieuwe brug ter hoogte van het bebouwde deel van de Vechtdijk, maar ook in het buitengebied, een slecht idee vinden. Naast de bezwaren die we hebben beschreven vinden we het bezwaarlijk dat een aanzienlijke som geld zou worden besteed aan een brug met geen of verwaarloosbare toegevoegde waarde en duidelijke nadelen. Voor een bedrag dat vermoedelijk aanzienlijk lager ligt zouden andere verbeteringen kunnen worden bekostigd, zoals inrichting van het Zandpad als fietsstraat en verbetering van voet- en fietspaden op de beide vaste bruggen. Daarnaast zou het een verbetering zijn wanneer de Vechtdijk in het buitengebied de status (en inrichting) van fietspad, of anders fietsstraat zou krijgen.	
360	Op de vraag wat ik goed vind aan ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Helaas kan ik geen goede dingen in het ontwerp ontdekken !! op de vraag wat ik niet goed vind aan het ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Het plan om woningen die bouwkundig nog in goede staat verkeren te slopen is volkomen absurd! Deze woningen kunnen relatief goedkoop gerenoveerd worden, dat is veel beter voor het milieu.	We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. Zowel vanuit het oogpunt van duurzaamheid, als die van huidige bewoners. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. De gemeente is geen eigenaar van de woningen. Er is overleg met de woningbouwcorporaties, maar uiteindelijk bepalen zij over hun eigendom. In het geval van sloop stuurt de gemeente op het circulair slopen (demonteren) van gebouwen om hergebruik van materialen mogelijk te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Om woningen te slopen zijn zware machines nodig die veel broeikasgassen uitstoten die in de atmosfeer komen! Vervolgens moet het puin worden gescheiden, verkleind, en vervoerd worden Ook dit kost heel veel energie en dus uitstoot van veel broeikasgas! Het vrijgekomen betonstaal en glas moet ook worden verkleind afgevoerd en opnieuw worden gesmolten, dit kost ook weer veel energie en dus uitstoot van broeikasgas! Met veel minder bouwinspanning kunnen veel woningen bij gebouwd worden zonder eerst goede woningen te slopen! Dus bouw woningen bij, en renoveer bestaande woningen dat is veel goedkoper en veel beter voor het milieu!!! Om deze absurde plannen te realiseren zullen weer veel bomen worden omgezaagd. Ja er zullen wel nieuwe bomen worden geplant, maar dat zijn kleine bomen die veel minder broeikasgas uit de atmosfeer halen dan de grote oude bomen! Grote bomen geven veel schaduw, verkoelen zij de wijk, en het belangrijkste: ze halen veel Co2 gas uit de lucht! Plant veel bomen bij, laat grote bomen staan! Volgens de plannen zou het verkeer ook veiliger worden in de wijk. Ook dit is een onzin verhaal. Op dit moment is het veilig om je in het verkeer te bewegen en over te steken (tenzij je altijd op je gsm kijkt en niet uitkijkt). Mochten er nog plekken of kruispunten zijn die iets minder veilig zijn, dan zijn deze relatief eenvoudig veiliger te maken:	Het uitgangspunt van de gemeente is het zoveel mogelijk behouden van grote bomen en hoogwaardig groen. Per project wordt gekeken wat er moet gebeuren. Bij het uitvoeren van de plannen zullen we niet ontkomen aan het kappen van een aantal bomen. Bij herinrichting om verkeersveiligheid te vergroten of om efficiënte bouwlocaties te maken. Veel bewoners van Overvecht vinden Overvecht niet verkeersveilig. Daarom zetten we sterk in op het anders inrichten van straten en de mobiliteitstransitie. De Rioolwaterzuivering is halverwege de jaren '50 van de vorige eeuw gerealiseerd. Het lag toen aan de rand van de stad. De wijk Overvecht is er omheen gebouwd, waardoor de RWZI nu midden in de wijk ligt. Het is de bedoeling dat de rioolwaterzuivering op termijn wordt verplaatst. Dit gaat echter pas op de lange termijn (na 2050) gebeuren. Het is niet makkelijk een nieuwe locatie te vinden voor de rioolwaterzuivering. Dit wordt daarom stadsbreed opgepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maak verkeersdrempels met bovenop een zebrapad aangelegd, dat haalt snelheid uit het verkeer en maakt oversteken veiliger Haal wegversmallingen / verkeerssluizen weg, als er minder verkeer is wordt er hier met grote snelheid doorheen gereden. Haal wegpiraten van de weg, tegen deze idioten zijn geen verkeermaatregelen te nemen, ze lappen de regels toch aan hun laars! Als er veel woningen moeten worden bijgebouwd dan zou een veel betere oplossing zijn om de zuiveringscentrale naar buiten de stad te verplaatsen. De stankoverlast die deze zuiveringscentrale in de omliggende wijken veroorzaakt is dan opgelost, en op dit grote terrein kunnen veel woningen worden gebouwd! Een zuiveringscentrale midden in de stad tussen woonwijken is toch absurd!!! Er zijn nog veel meer negatieve aspecten die opgenoemd kunnen worden maar dit lijkt me voorlopig wel genoeg! Het ontwerp heeft de naam "omgevingsvisie Overvecht" , een betere titel zou zijn: 'nachtmerrieplan Overvecht", of plan van een geestelijk gestoorde!	
361	Fijn als er meer ruimte komt voor groen. Helaas heb ik wel veel struiken zien verdwijnen door de jaren heen. Dat betekent het einde voor veel zangvogeltjes die aangewezen zijn op struiken voor broeden en schuilen en voedsel (besjes) Dit kan hersteld worden als er toch geen auto`s meer kunnen rijden. Zet op enige afstand van elkaar struiken neer in groepjes van 3 dicht tegen elkaar aan om die vogels weer leefgebied te bezorgen. Dat kan dan prima langs de Carnegiedreef. In het middengebied. En tegenover de Jamaicadreef. En op misschien wel meer plekken. Voorts: leg in wijkblaadjes uit waarom er speciaal in het voorjaar, ondanks festiviteiten niet geknald mag worden met vuurwerk. De vogels schrikken,	Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan in verband met de sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners. Het geven van uitleg over het vuurwerkverbod hoort niet bij de scope van de omgevingsvisie maar geven we door aan het wijkbureau. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verlaten hun nest met broedsel en komen daar niet meer terug. Een verloren jaar voor de voortplanting. Dit ter aanvulling van de plannen. Het idee van opgesloten raken in de wijk lijkt me onzin. Juist de combinatie openbaar vervoer en smartphonegebruik (9292ov) maakt het mogelijk efficiënt te reizen. Voor de ouderen en gehandicapten zijn er wmo-voorzieningen die de regiotaxi goedkoop maken. En wat te denken van e-bikes met 3 of 4 wielen? Die zijn er ook al.	
362	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
363	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute, waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
364	In de visie zijn plannen ingetekend voor een tweetal tunnels onder het spoor tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp. Een vreemde situatie wat mij betreft aangezien er al sprake is van drie (verkeers)doorgangen. Via de Mr. Tripkade, via het NS-station (voetgangers) en via de Darwindreef/Eykmanlaan. De toegevoegde tunnels in de visie zorgen voor extra verkeer op punten in Tuindorp die niet berekend zijn op dit extra verkeer. Er is binnen Tuindorp onvoldoende ruimte om extra verkeer van (elektrische) fietsen en brommers/scooters af te handelen. Dit geldt nog extra op de piekmomenten bij de scholen en kinderopvang in de straten die deze extra verkeersdruk op moeten vangen. In het kader van een vergoten van een veilige verkeersituatie voor schoolgaande kinderen en ouders zijn recent diverse schoolstraten door gemeente ingevoerd om hier juist verbetering in aan te brengen. Bovendien is de vraag welk probleem er met nieuwe tunneldoorgangen wordt opgelost? Mijn inziens kan het geld dat hiervoor aangewend moet worden beter	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ingezet worden voor de kansengelijkheid en bestaanszekerheid van de Overvechters op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs, werk en gezondheid. Ook zorgen extra doorgangen voor ongewenst verkeer in de vorm van hangjongeren die de leefbaarheid en veiligheid van de buurt niet ten goede komen. In de afgelopen jaren zijn er verschillende geweldsincidenten geweest tussen spelende basisschoolleerlingen en hangjongeren uit Overvecht. De wijkagent is van die incidenten op de hoogte. Het toevoegen van extra tunnels kan naar mijn mening zorgen voor een toename van dergelijke incidenten. Hetgeen logischerwijs niet gewenst is. Wat mij betreft zou de inzet van de gemeente erop gericht moeten zijn om de bestaande doorgangen bij met name de Mr. Tripkade en Darwindreef/Eykmanlaan te verbeteren. Te denken valt aan betere verlichting en inrichting van de tunnel bij de Mr. Tripkade. En een tunnel in plaats van een spoorwegovergang bij Darwindreef/Eykmanlaan. Die laatste kan bovendien de verkeersdoorstroming ten goede komen.	
365	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan Overvecht Centrum. Hoewel het een prachtig plan lijkt, zal de werkelijkheid totaal anders zijn. Ik heb met name bezwaar tegen de megalomane afmetingen van dit Manhattan aan de Vecht. Woontorens van 70 meter hoog? Wie wil daar nu in wonen? Ik heb het vermoeden dat de commissie haar huiswerk niet goed heeft gedaan. In een dergelijke woontoren zullen de appartementen rond de 1 miljoen of meer moeten opbrengen en wie kan dat nu betalen? Zeker niet de vele bewoners die nu in dit gebied wonen, waar moeten die heen? Dat er in Utrecht woningen nodig zijn is duidelijk, maar GEEN appartementen van 1 miljoen of meer! Starterswoningen, eindwoningen, ja die zijn nodig en dat kunnen prima appartementen zijn, maar dan niet in zulke woontorens, maar in lagere varianten van max 40 meter hoog, dat is nog een beetje menselijke maat. Bovendien lijkt de commissie niet gekeken te hebben naar het verlies van zonlicht of van licht sowieso, waardoor die leuke sfeerimpresssies lariekoek zijn. Niks gezellige terrasjes met een zonnetje en een parasolletje, het is er donker zonder licht.	De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En ook de vreselijke winden die rond deze hoge torens zullen blazen maken van een leuk terrasverblijf een illusie. Op dit moment zie ik vanuit mijn appartement, waar ik met zeer veel plezier woon, de twee torens van Eneco (mijn twin toners), echter op de maquette leken deze, voor mij redelijk hoge torens, luciferhoutjes vergeleken bij de geplande giga woontorens. Ik hoop dat mijn bezwaar reden is om de plannen nog eens te bekijken en aan te passen zodat er een werkelijk prettig bewoonbaar gebied omstaat waar ook alle kleine winkeltjes en alle marktkooplui een betaalbaar plekje kunnen vinden.	
366	Geschrokken was ik toen ik las dat er plannen zijn om Tuinvereniging Ons Genot te gebruiken om voetbalvelden te plaatsen. Graag laat ik u via deze mail weten dat ik bezwaar maak en een andere zienswijze heb dan de gemeente heeft over dit stuk grond. Utrecht is een drukke volgebouwde stad. Deze Tuinvereniging is naast het stukje natuur/bos bij slot Zuilen een prachtige oase om even op adem te komen in de natuur. Om een grotere tuin te hebben en gebruiken en de stad even kan ontvluchten. Mijn man en ik hebben met ons gezin een tuin en maken hier veelvuldig gebruik van. We zijn hier wekelijks om naast onze drukke en verantwoordelijke banen even bezig te zijn met wat anders, namelijk tuineren, handen in de aarde, planten van bloemen, bomen, verbouwen van groenten en dit alles om ook nog mee te geven aan de generatie na ons, want onze dochter neemt vaak vriendinnen mee die hierdoor veel leren over het omgaan met de natuur. Het verenigingsleven op Ons Genot is ook belangrijk omdat we als veertigers veel leren van de oudere ervaren mensen op de tuin die ons kunnen vertellen hoe het beste gras te laten groeien of wanneer je het beste je tomaten kan bijsnoeien. Kortom, veel kennis, ervaring en genot om samen een stuk groen in Utrecht te laten groeien en bloeien. De tuinen zorgen voor groen, voor insecten en andere dieren zoals vogels die kunnen broeden en genieten van al het groen. Op deze manier zorgen we voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkoeling in de stad en bouwen mee aan een stukje natuur wat goed is voor mens en milieu/diversiteit. Mensen wandelen graag naar de tuinen, kinderen spelen er in onze speeltuin, kortom het is ook een plek voor mensen uit de stad die geen tuin hebben en graag even komen buurten. Daarnaast is een tuin van 250 vierkante meter per gezin ook een behoorlijke investering in tijd en geld. Planten en bomen en bloemen en zaden kosten geld. Veel geld. Er is veel geld uitgegeven aan groen en gereedschap en tijd om planten en bomen te laten groeien en voetbalvelden plaatsen zou betekenen dat er heel veel investering/ geld/ natuur kapot gaat en verloren gaat aan stukken gras met verlichting erboven wat de insecten en dieren weghaalt van hun plekken. Ons verplaatsen zou betekenen opnieuw beginnen, dat gaat decennia duren om alles weer op te bouwen los van het feit dat veel mensen zullen afhaken en dit niet zouden willen. Wij niet. Op deze plek ontmoeten verschillende mensen elkaar met hart voor de natuur en ook van allerlei pluimage wat maakt dat het een divers publiek is en waar eigenlijk geen woonwijk tegenop kan. Leerzaam ook op een dieper niveau van inclusiviteit. Voetbalvelden zitten al vlak bij ons in de buurt dus ik begrijp niet waarom er nog meer moeten komen. Voor een nieuwe wijk? Prima, maar niet in ons mooie stuk groen!! In ieder geval dan liever een stuk industrie weg of verplaatsen dan een prachtig stuk natuur. Ik ben er dus op tegen dat Ons genot verwijderd zou moeten worden. Het maakt mij verdrietig dat dit überhaupt een plan is.	
367	Wij willen bezwaar aantekenen op het plan om een tunnel te realiseren aan de Prof van Bemmelenlaan. Dezelfde redenen gelden ook voor de geplande tunnel aan de Hugo de Vrieslaan: 1) De tunnel heeft geen meerwaarde voor ontsluitingEr zijn in Tuindorp geen winkels of anderszins bestemmingen die door deze tunnels extra ontsloten zouden worden t.o.v. de huidige situatie. De straten in een woonwijk dienen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	rust en veiligheid te bieden voor een ieder in de wijk en geen doorgangsweg te zijn. De connectie met de andere wijken in Utrecht ligt aan de randen van de wijk, daar zijn de wijken Overvecht en Tuindorp al ontsloten. 2) De tunnel is een potentiele bron van overlastTen eerste door kris-kras verkeer in de wijk. Het plan beschrijft een (fiets)tunnel, maar waar fietsen kunnen gaan, kunnen ook scooters gaan. Het aantal scooters en fat-bikes wat dan door de tunnel via de Prof van Bemmelenlaan, de Prof Ritzema Boslaan en de Regentesselaan kris kras door de wijk kan gaan zal aanzienlijk toenemen. Er is niks in de wijk om naar toe te gaan.Ten tweede zijn tunnels in het algemeen geen charmante plekken. Er kan ook overlast ontstaan doordat jongeren met scooters e.d. zich gaan ophouden in de tunnel. Dit vinden wij niet wenselijk voor de rust in de buurt en achten wij onveilig voor voetgangers en spelende kinderen. 3) De tunnel is onveilig voor kinderenSpelende kinderen in de wijk Tuindorp kunnen zo gemakkelijk aan de andere kant van het station terecht komen waar de verkeerssituatie met sneller rijdende auto's onveiliger is. Van ons huis is het voor onze drie kleine jongens dan 2 min steppen om daar te staan. 4) De tunnel biedt geen toegevoegde waarde op bestaande fietstunnelEr is een fietstunnel op ca 300m verder van de geplande locatie aan de mr. Tripkade. Aan de andere kant van de wijken is er ook het fietspad aan de Eykmanlaan nabij, wat recentelijk nog is vernieuwd en verbreed. Via deze routes ben je binnen 10 minuten van de ene in de andere wijk. De scholen aan de Tuindorp kant bieden ouders gratis pasjes om te voet via station Overvecht onder het spoor door te gaan. Opgegroeid in Drenthe fietstte ik zelf meerdere kilometers, o.a. door een heel stuk door het bos om naar school te komen – door weer en wind. Dat was heel gewoon en gezond. 5) De tunnels leveren heel weinig snelheidswinst opHet gaat bij de Prof van Bemmelenlaan om ca 300m en bij de Hugo de Vrieslaan t.o.v. Darwindreef/Eykmanlaan misschien om 300 tot 500m. Dit gaat om 1 a 2 minuten tijdswinst op de fiets.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	6) De tunnels hebben slechte kosten/baten verhouding De bouw van een dergelijke tunnel is erg kostbaar. De tunnel aan de Boorstraat is geschat op 40 miljoen2 euro. Wij vinden die kosten voor de burger niet in verhouding staan en zien zoals hierboven genoemd geen duidelijke baten van de tunnels. Wij zijn van mening dat een dergelijk budget een betere bestemming kan krijgen waarbij alle Utrechters, de bewoners in Overvecht en Tuindorp, beter gebaat zijn. Denk hierbij aan een grootschalige renovatie van winkelcentrum Overvecht om daar een winkelcentrum met allure van te maken of het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast vragen wij ons het volgende af. Waarom het plan om deze fietstunnel(s) te realiseren niet is opgenomen in de Omgevingsvisie 2040 van de wijk Tuindorp (Noordoost3)? In de Omgevingsvisie 2040 van Tuindorp staat het behoud van de wijk voorop. De gemeente wil de bestaande kwaliteiten van deze wijk behouden en versterken. En dat voetgangers veiliger over kunnen steken. Wat de geplande fietstunnel(s) hier aan bijdragen is volledig onduidelijk? Waarom zijn de Utrechters in de wijk Tuindorp niet actief geinformeerd over deze plannen, bijvoorbeeld via een Wijkbericht? Op de site zien wij dat de voorbereidingen in september 2022 zijn gestart. Wij zijn geinformeerd via onze StraatApp, net zoals vele andere buurtbewoners, ongeveer vijf weken voordat deze mogelijkheid tot inspraak sluit (20 mei). Dit geeft geen gevoel van inclusiviteit voor alle Utrechters.	
368	Wij zijn tegen deze plannen van Overvecht: • Afsluiten van straten voor autoverkeer • Weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten • Versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting • Verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk Brief: Op 4 april 2024 maakte ik bij het Stadskantoor deze foto van een bord dat bij de ingang stond:	Dank voor uw zienswijze. Hieronder zullen we hier op onderwerp op reageren. **Participatieproces** Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Het versturen van een wijkbericht is een belangrijke aanvullende, maar niet verplichte manier om de inspraakperiode onder de aandacht te brengen van Overvechters. Dat het wijkbericht na het begin van de inspraakperiode is bezorgd, heeft geen gevolgen voor de termijn van de inspraak. Het is niet verplicht om stukken die ter inzage liggen (kosteloos) op papier te verstrekken. In eerst instantie waren wij niet op de hoogte van uw beperkingen. Daarom heeft het langer geduurd voordat u de papieren versie kreeg.

Nr.	Reactie	Antwoord
	  Dat deze stelling in relatie tot de Omgevingsvisie Overvecht voor veel Overvechters niet opgaat, zal ik u in deze zienswijze beschrijven. Kortgezegd komt het erop neer dat op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie, de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van de Delen A en B, het Participatieverslag, PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken, waarna ik tot slot een reactie geef op de foto. In de beschrijvingen zijn uitspraken en zorgen van 402 bezorgde Overvechters verwerkt. **PARTICIPATIEPROCES** a. Om de Omgevingsvisie en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen onder de aandacht te brengen van bewoners van Overvecht heeft de gemeente per post.nl een Wijkbericht verstuurd. In mijn straat en omliggende straten is dit bezorgd op woensdag 10 april 2024, eind van de middag. De **reactietermijn is zes weken** en zou pas in mogen gaan op de dag na ontvangst van het	Het is gebruikelijk dat in de periode van ter inzage legging alleen de documenten waarop inspraak mogelijk is ter inzage worden gelegd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Aan de start van het proces hebben we Overvechters dan ook vooral gevraagd naar wat zij belangrijk vinden voor hun wijk. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten maar ook in diverse losse gesprekken met Overvechters en van verschillende culturen en achtergronden en via online enquêtes zijn deze ideeën besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Daarnaast is het de vraag of er significant andere meningen of geluiden spelen in de wijk, die wij nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wijkbericht. Dus niet vóór het Wijkbericht bezorgd is: vanaf maandag 8 april, zoals vermeld in het Wijkbericht. De reactietermijn van zes weken is al kort om een zorgvuldige zienswijze op te stellen over deze ingrijpende gebiedswijziging, nóg korter is niet correct. Ik heb de projectmanager hierop op 10 april geattendeerd en twintig dagen later ook de senior projectmanager, maar van beiden **geen antwoord gekregen**. In het Wijkbericht staat dat je voor meer achtergrondinformatie diverse documenten kunt downloaden of een papieren versie inzien in het Wijkbureau. Alles bij elkaar hebben de teksten een omvang van ongeveer achthonderd pagina's. Door lichamelijke beperkingen kan ik die hoeveelheid tekst niet digitaal lezen en kan ik niet dagen achtereen in het Wijkbureau gaan zitten om te bestuderen. Toch wil ik de kans hebben om goed gedocumenteerd mijn zienswijze op te stellen. Daarom heb ik de projectmanager om een papieren versie van de documenten verzocht. Na in eerste instantie een afwijzing van mijn verzoek heeft het bijna drie weken geduurd – met daarin steeds weer een volhardende **afwijzing van de gemeente** om voldoende rekening te houden met mijn beperkingen – voor ik een papieren versie van alle documenten mocht ontvangen. Hierdoor was het moeilijk om in de resterende tijd alles te bestuderen en werd onvoldoende recht gedaan aan het VN-verdrag Handicap en het daarop gebaseerde Stadsakkoord 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. Daar komt bij dat de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040, die beiden een belangrijk grond vormen voor de Omgevingsvisie, bij het Wijkbureau **niet ter inzage** liggen. b. Uit het Participatieverslag[1] blijkt dat het participatieproces op zo'n manier is ingericht dat het de meeste bewoners van Overvecht niet bereikt, getuige de cijfers: **enquête** **gesprekken** **bewoners met gemeente** deels ingevuld / helemaal ingevuld	niet hebben opgehaald. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad een besluit, waarbij inzicht wordt gegeven in de opgehaalde meningen en zienswijzen van Overvechters. Wij erkennen dat de wijkberichten aan de start en halverwege het proces (oktober 2023) duidelijker hadden moeten zijn in wat er aan ideeën voor de omgevingsvisie voorlagen. Daarom bevatte het laatste wijkbericht (april 2024) veel informatie over de omgevingsvisie, toegespitst op de buurt. Aanvullend op de bijeenkomsten, hebben er gedurende een jaar ook diverse 'losse' gesprekken met Overvechters plaatsgevonden (200+). Bij deze gesprekken lag juist de nadruk op laagdrempeligheid en diverse culturele achtergronden. Uitnodigingen voor deze gesprekken verliepen via Overvechters zelf en waren dus aanvullend op de uitnodigingen middels de wijkberichten. Wij zijn van mening dat deze diverse vormen van meningen ophalen een breed en goed beeld oplevert van wat Overvechters belangrijk vinden. Dit hebben we waar mogelijk meegenomen in de omgevingsvisie, en geven we mee aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Het klopt dat een omgevingsvisie een integraal document is waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee

[1] 101 Waarden van Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	fase 1 385 (1.1 % - 2,14 %) / 252 (0,72 % - 1,4 %) 145 (0,41 % - 1,81 %) fase 2 569 (1,63 % - 3,16 %) / 252 (0,72 % - 1,4 %) 170 (0,49 % - 0,94 %) + wat organisaties fase 3 1479 (4,23 % - 8,22 %) / 495 (1,41 % - 2,75 %) 310 (0,89 % - 1,72 %) + wat organisaties De gemeente noemt dit in het Participatieverslag (p.8) een “relatief hoge betrokkenheid”. Maar zegt iets verderop: “Terugkijkend hadden we nóg beter kunnen inzetten op gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn.”. Als je bedenkt dat Overvecht ongeveer 35.000 inwoners telt en de wijkberichten naar 18.000 adressen gestuurd zijn, is het aantal reacties niet veel, zelfs erg weinig. (Ik heb de genoemde reacties in het schema omgezet in percentages naar aantal inwoners en adressen.) Of met andere woorden: het grootste deel van de bewoners heeft geen reactie geleverd. Die meningen zijn dus niet meegenomen in de voor iedereen ingrijpende plannen voor gebiedswijziging. Daarbij: uit de genoemde aantallen blijkt niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen naar meerdere bijeenkomsten gingen en meerdere enquêtes invulden. Daar komt ook nog bij dat bijeenkomstbezoekers en mensen die de enquêtes invulden lang niet allemaal positief ingestemd hebben met de plannen. Dat maakt de genoemde aantallen te rooskleurig en zeker **niet representatief**. De keus voor een gebundelde verdichting met HOV-as (Variant 1) is dus evenmin gestoeld op een representatieve participatie van bewoners van Overvecht. Als een woningcorporatie groot onderhoud uit wil voeren, dan is 70 % draagvlak van de bewoners nodig. Nu de gemeente zulke ingrijpende gebiedswijzigingen in Overvecht door wil voeren, lijkt het of met veel minder draagvlak de plannen toch uitgevoerd kunnen worden. Een voorbeeld: ongeveer tien jaar geleden wilde de gemeente de Gangesdreef in Overvecht gedeeltelijk afsluiten voor autoverkeer. Bewoners wilden dat niet.	is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wanneer mogelijk, is in de omgevingsvisie aangegeven dat specifiek rekening wordt gehouden met de (voorbeelden van) genoemde doelgroepen. Bijvoorbeeld door altijd voldoende parkeergelegenheid dichtbij bestemming (woning, voorziening) te hebben. Bij het uitwerken van plannen worden de belangen van deze doelgroepen meegenomen. Deze en andere Overvechters worden bij het uitwerken van de plannen betrokken. Waar nodig worden problemen nader onderzocht en samen met betrokken Overvechters oplossingen gezocht. Het doel van het wijkbericht, de film, de bijeenkomsten, etc. in de inspraakperiode was om Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie. Bij de bijeenkomsten hebben wij zienswijze formulieren ter beschikking gesteld, maar het was aan eenieder zelf om een zienswijze in te dienen. In het Mobiliteitsplan 2040 is voor het Openbaar Vervoer netwerk het op hoofdlijnen het (toekomstige) OV netwerk opgenomen. Het gaat uit van een systeem van radiale en tangentiale lijnen (het zogenaamde ‘wiel met spaken’). Binnen dat voorstel zijn voor delen van Utrecht verschillende uitwerkingen mogelijk. Voor Overvecht is die verdere uitwerking ten aanzien van OV infrastructuur/verbindingen nu opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. De uiteindelijke lijnvoering moet nog worden bepaald. De huidige buslijnen door de wijk verdwijnen niet. Naast de HOV lijn blijft er ook buurtgericht OV door de wijk rijden. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in vervolgprojecten zullen we rekening houden met mensen met een beperking. Belangrijke adviesorganisaties op dit gebied, zoals NAAM en U op Leeftijd zullen hierbij worden betrokken van advies. **Samenvattend** Gezien de uitgebreide communicatie en participatie die heeft plaatsgevonden, waarbij ook tussentijdse draagvlakmetingen hebben plaatsgevonden, hebben wij

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met een aantal bewoners hebben we toen zoveel handtekeningen opgehaald dat dat voor de gemeente aanleiding was om ook zelf een draagvlakmeting uit te voeren. Op basis van dat resultaat heeft de gemeente besloten de straat niet af te sluiten. Kennelijk kan een **draagvlakmeting** ook voor de gemeente een gehanteerd instrument zijn. Waarom dan niet voor een veel ingrijpender gebiedswijziging? Overigens staat in de huidige plannen de voorgenomen afsluiting van de Gangesdreef toch weer genoemd. Veel bewoners krijgen daardoor de indruk dat hun wensen en meningen er voor de gemeente niet toe doen. Getuige de deelnamecijfers in de eerste drie fases is de **gehanteerde participatiewijze ontoereikend** en zijn er te weinig bewoners gehoord. Een schriftelijke zienswijze indienen is voor velen al helemaal een brug te ver. Op de eerste plaats is de volgorde in het gehele proces niet afgestemd op (de problematiek van) en met de bewoners in Overvecht. Een juiste volgorde zou zijn: eerst vragen aan bewoners wat hun wensen zijn over hun woonwijk. Die informatie moet niet alleen opgehaald worden via inloopavonden waar veel mensen niet naartoe gaan. Evenmin is een digitale enquête met sturende vragen geen goede methode om veel bewoners te bereiken. Pas op basis van voldoende opgehaalde informatie kan men een eerlijke omgevingsvisie opstellen die recht doet aan de bewoners van de wijk[2]. Als de gemeente concludeert dat zij in de eerste drie fases “[…] nóg beter (had) kunnen inzetten op gesprekken in de wijk […]” (Participatieverslag, p.8), dan is het niet te begrijpen dat de inloopavonden in april 2024 tóch weer op dezelfde wijze als voorheen georganiseerd zijn: op een manier van uitnodigingen die te weinig Overvechters aanspreekt. Veel Overvechters die ik in de afgelopen weken sprak, hadden het Wijkbericht niet gelezen omdat: - zij zelden post van de gemeente (kunnen) lezen;	voldoende Overvechters gesproken en meningen opgehaald om een goed beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat zij van bepaalde keuzes en afwegingen vinden. Bij de uitwerking van de plannen zullen belanghebbende Overvechters betrokken worden. **Mobiliteit** In tegenstelling tot wat u schrijft en wat bijvoorbeeld het geval is bij Merwedekanaalzone, gaat in Overvecht niet al het parkeren in parkeerhubs. Er blijft ook parkeren op straat in de buurten mogelijk. Bij parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart is het uitgangspunt dat dit op korte afstand van de woning kan. In de omgevingsvisie is een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen opgenomen. Bij verdere uitwerking en herinrichtingen/projecten hanteren we de richtlijnen zoals onder andere opgenomen in ‘Voetpaden voor Iedereen’. Op dit moment wordt door de gemeente ook gewerkt aan een nieuwe nota Voetgangers, in deze nota worden ook inrichtingseisen tav voetgangers opgenomen. Met de voorgestelde maatregelen zorgen we er voor dat autogebruik mogelijk blijft voor mensen die afhankelijk zijn van een auto. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. Een veiligere en aantrekkelijkere inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. Buurten worden niet auto of parkeervrij. Daarmee blijft het dus mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren.

[2] file:///Users/miriam/Downloads/20201002_denkwijzer_goede_participatie_omgevingswet.pdf
p.7: Participanten moeten in staat zijn om inbreng te leveren
Participatie vraagt om empowerment van de inwoners. Ze moeten in staat zijn (of anders in staat worden gesteld) om goed te kunnen meedoen en meepraten. Betrek inwoners bij onderwerpen die zinvol voor hen zijn en stel alle relevante informatie beschikbaar. Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor de groepen die weinig of nooit participeren, bijvoorbeeld vanwege een ander opleidingsniveau of door lage geletterdheid. Er moet sprake zijn van de wil om een gelijke informatiepositie te bieden. Goede informatie is noodzakelijk. Een participant kan pas meedenken als hij of zij weet wat er speelt en wat de grenzen van de mogelijkheden zijn. Een goede informatiepositie van inwoners vraagt echt wat van de organisatie van participatie. Het lukt niet altijd om iedereen te laten participeren. Daarom moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat overstijgende belangen en de belangen van mensen die niet aan het proces hebben deelgenomen in het oog worden gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- de envelop op een stapel belandde tot men er tijd voor had; - er in Overvecht-Noord twee enveloppen tegelijk bezorgd werden (1. Geen aansluiting op warmtenet en 2. Omgevingsvisie) en men dacht dat het er per ongeluk twee dezelfde brieven waren en men daarom een van de twee ongeopend en dus ongelezen weggooide. In de verspreide Wijkberichten krijgt ieder adres **alleen het kaartje van de eigen deelbuurt** toegestuurd. Daarmee onthoudt de gemeente Overvechters een overzicht van het grote geheel in heel Overvecht. Ook een samenvatting van de plannen voor de héle wijk is niet meegestuurd. Zelfs de essentiële informatie over het geplande aantal toe te voegen woningen per woonbuurt ontbreekt op de kaartjes in de verschillende Wijkberichten. Het is bekend dat de meeste bewoners niet naar het Wijkbureau gaan om alle plannen te bekijken. Evenmin zullen alle bewoners in staat zijn om alle documenten digitaal te lezen. Voor velen is een Wijkbericht al moeilijk om te lezen, laat staan alle ongeveer achthonderd pagina's van de documenten. Voor veel mensen was het kaartje onleesbaar, doordat zij niet gewend of niet in staat zijn dergelijke tekeningen te lezen of omdat de gegeven informatie en de tekening **te weinig exacte plannen** bevat. Daarnaast viel op dat de in de tekening bijgeschreven informatie in de papieren versie (Deel A) niet gelijk is aan die in het Wijkbericht: van de tien deelbuurten hadden er twee kaartjes in het Wijkbericht minder bijgeschreven informatie en zeven kaartjes één tot vier méér informatiepunten. Het is moeilijk een zienswijze te geven als je als bewoner niet precies weet wat de plannen zijn. Daarnaast zorgt deze vaagheid voor onbegrip en onrust, hetgeen bijdraagt aan wantrouwen en onverschilligheid. Voorbeeld: In de plannen voor Tigrisdreef e.o. staat een buurtcentrum genoemd (roze gekleurd) waar meer woningen en voorzieningen komen, terwijl er al woningen staan en voorzieningen zijn. Vaag! Zelfs op de inloopavond konden medewerkers van de gemeente nauwelijks uitleggen wat dat buurtcentrum inhoudt. Bewoners die in het roze gebied wonen, hadden de indruk dat de aanwezige woningen en garageboxen gesloopt gaan worden ten behoeve van hoge nieuwbouw. **Vaagheid zorgt voor onrust en zorgen.**	**Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Wat betreft de beoordeling van sociale cohesie is dit vooral gebaseerd op de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. In onze ogen draagt meer en gemakkelijker autogebruik niet bij aan sociale cohesie, juist wandelen en fietsen zorgt voor sociale cohesie in een buurt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Inzet handhaving is beperkt. Wij zetten mede daarom in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. **Modal split** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het participatieverslag worden bepaalde doelgroepen specifiek genoemd met de impact voor hun dagelijkse leven. Bijvoorbeeld: ouderen en afstand naar de bushalte, bewoners met nachtdienst, ondernemers in verband met bereikbaarheid. Nu worden de problemen en knelpunten wel genoemd, maar blijft het vaag wat er met de bezwaren wordt gedaan. Worden deze bezwaren die duiden op te voorziene problemen nader uitgezocht, worden er oplossingen voor bedacht, enz.? Het zou het vertrouwen bij bewoners verhogen als deze nader worden onderzocht en als vast gegeven meegenomen worden in de plannenmakerij. Stel een verplichte checklist op vanuit deze verschillende doelgroepen, zodat hun specifieke knelpunten standaard meegenomen worden en bewoners zich gezien en gerespecteerd voelen. **Maak hierbij gebruik van persona's** en dagindeling/dagtaken, zoals beschreven in het voorbeeld in de bijlage. Heel adequaat had de gemeente eraan gedacht om voorafgaand aan de laatste inloopbijeenkomsten een formulier op te stellen waarop mensen ter plekke hun zienswijze op de Omgevingsvisie Overvecht kenbaar konden maken. Dat werkt echter niet als dat formulier niet bij binnenkomst van de inloopbijeenkomst aan bezoekers uitgereikt wordt. Toen ik bij vertrek tegen sluitingstijd van de bijeenkomst opperde dat zo'n formulier handig zou zijn, bleek het te bestaan, maar alleen ergens in een mapje in een tas van de gemeentemedewerker. **Het indienen van een zienswijze wordt op deze manier niet aangemoedigd.** c. Het valt op dat in de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht – die niet ter inzage ligt in het Wijkbureau – het Mobiliteitsplan 2040 genoemd wordt waar het HOV-plan deel van uitmaakt. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 door de raad vastgesteld. Het is ongeloofwaardig, lijkt zinloos en zelfs een schijnvertoning dat Overvechters een zienswijze mogen geven op een plan dat al is vastgesteld. Een dergelijke werkwijze voedt wantrouwen. Ook kan ik me niet herinneren dat voorafgaand aan die vaststelling aan bewoners van Overvecht is gevraagd wat zij vinden van dit stedelijke plan, dat ook voor Overvecht grote gevolgen heeft. En voor veel mensen ongunstige gevolgen. **Met al vastgestelde plannen is er geen open participatie van bewoners mogelijk.**	**HOV/OV** Ook het buurtgerichte OV doet de belangrijkste bestemmingen (station, centrum) aan. Er is dus geen sprake van dat buurtgericht OV alleen naar de HOV haltes rijdt en er dus altijd een overstap nodig is. **Rampenbestrijding** Voor het optoppen van een gebouw is een omgevingsvergunning vereist. Alle aanvragen om een omgevingsvergunning dienen te voldoen aan het Bouwbesluit. Hierin zijn ook eisen ten aanzien van brandveiligheid opgenomen. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Door de centrale (autovrije) as wordt de bereikbaarheid van de verschillende buurten door nood-&hulpdiensten via de busbaan juist verbeterd. **Parkeerhubs** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De veiligheid bij parkeerhubs en de routes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Naast autobereikbaarheid is met name ook voor ouderen het goed kunnen lopen (al dan niet met hulpmiddel), fietsen (of bv scootmobielgebruik) en openbaar vervoer van groot belang. Zeker ook omdat niet alle ouderen (op een bepaald moment meer) de mogelijkheid hebben gebruik te maken van een auto. Maar ook autogebruik blijft in Overvecht mogelijk en er blijven parkeerplekken in de wijk. Ten aanzien van AGP's doen we in de omgevingsvisie geen uitspraken over het aantal, hierin volgen we voor Overvecht het stedelijk beleid. Mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers hoeven niet in een hub op afstand van de bestemming te parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot: De Omgevingswet schrijft voor dat het omgevingsplan bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet houden met het bevorderen van de **toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor mensen met een beperking**[3]: **Besluit Kwaliteit Leefomgeving, Artikel 5.158** Voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de De omgevingsvisie heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving van iedereen. Daarom is het belangrijk dat mensen met een beperking meepraten over de omgevingsvisie van de gemeente. De Omgevingsvisie Overvecht moet daarom helder maken wat de ambities en plannen zijn voor het verbeteren van toegankelijkheid. Belangenbehartigers kunnen belangrijke thema's inbrengen, zoals: - voldoende geschikte woningen voor mensen met een beperking; - het plannen van geschikte woningen zoveel mogelijk in de buurt van voorzieningen; - het verbeteren van de toegankelijkheid van gebouwen; - het toegankelijk inrichten van de openbare ruimte; - veilige routes voor voetgangers. Dit essentiële contact met belangenbehartigers is niet opgenomen in de Omgevingsvisie Overvecht. **-> Hoe gaat de gemeente met deze belangenbehartigers het overleg vormgeven bij de verdere uitwerking van de plannen van de Omgevingsvisie?** **Samenvattend** Zéker omdat de gemeente haar eigen inspanning om de mening van bewoners op te halen te mager vindt, mogen op deze basis zulke ingrijpende wijzigingen wat mij betreft, en naar mening van iedereen die een handtekening geplaatst	**Wonen** Uitgangspunten voor toegankelijk wonen zijn opgenomen in o.a. het Actieplan Thuis voor Ouderen. Op pagina 40 van de omgevingsvisie onder 'bouwen aan gemeenschappen' benadrukken we het belang van de gemeenschap en dat we inzetten op het ontwikkelen van verschillende bijzondere woonvormen. **Geluidshinder/luchtkwaliteit en conclusies PlanMER** Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een andere mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER en aanvullende milieu-informatie wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **Samenvattend participatieproces en inhoudelijk** Een niet geheel ingevulde enquête kan ook betekenen voor 95% ingevuld. De ingevulde antwoorden zijn dan wel meegenomen bij de totale opbrengst. Het percentage niet volledig ingevuld is normaal en gemiddeld voor online enquêtes. Uitgangspunt is dat er wel bussen blijven rijden in de buurten, zodat het openbaar vervoer goed bereikbaar is, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Dit staat beschreven in de omgevingsvisie in de paragraaf Veilig en verbonden. In de Omgevingsvisie Overvecht kiezen we ervoor om waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen aan te brengen in de verkeersstromen, zodat in de woonwijken vooral bestemmingsverkeer komt te rijden. Hiermee dragen we bij

[3] https://vng.nl/sites/default/files/2020-10/20200924_presentatie_webinar_omgevingswet_inclusie.pdf p.22

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft, niet doorgevoerd worden. **Eerst is een betere draagvlakmeting nodig.** Ga met veel meer bewoners in overleg, ga naar hen toe en vraag wat zij willen en pas daarop de plannen aan. Volg de aanbeveling van PlanMER (p.258): stel een beeldregieplan op om de verdichting van de wijk in goede banen te leiden. Doe dit dan **sámen met bewoners**. Of anders gezegd: maak waar wat wethouder Eelco Eerenberg zegt: “Niet meedenken, niet meepraten, maar écht zeggenschap voor mensen om wie het gaat. Dan komt er iets uit dat vele malen mooier en beter is dan als een wethouder of een professional het zelf verzint.” (de Volkskrant, 25 april 2024, p.13). **INHOUDELIJK** Dat de groei van de Utrechtse bevolking, en dus ook noodzakelijkerwijs van Overvecht, de stad voor een grote opgave stelt, is een stevige uitdaging. Deze dient sámen met de bewoners vormgegeven te worden. Wat ziet het overgrote deel van de Overvechters als de beste oplossing? Omdat het participatieproces op zo’n manier ingericht is dat het de meeste bewoners in Overvecht niet bereikt, ben ik met hulp van enkele buurtbewoners huis-aan-huis naar bewoners gegaan om hun te vertellen over de plannen in de Omgevingsvisie Overvecht en hun te vragen hoe zij over deze plannen denken. Unaniem waardeerden bewoners de persoonlijke uitleg en toelichting op de Omgevingsvisie. **Het viel op dat 95% van de benaderde bewoners niets wist van de plannen.** Van alle benaderde bewoners konden acht mensen met de plannen instemmen en tekenden daarom niet; drie twijfelden, zowel qua mening over de plannen, als ook omdat zij de gemeente niet vertrouwden om hun gegevens door te geven. De overige benaderde bewoners (402 = 97,54 % van de steekproef) hebben op de handtekeninglijsten aangegeven tegen een aantal plannen te zijn: - afsluiten van straten voor autoverkeer - weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten - versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting - verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk. Een selectie van hun reacties: - “Rampenplan” - “Verschrikkelijke plannen”	aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de woonwijken, en kunnen we tegelijkertijd inzetten op het verbeteren van fiets- en wandelroutes door de wijk. Hiermee willen we het voor de inwoners van Overvecht aantrekkelijker maken om te fietsen en te wandelen. Het klopt inderdaad dat in de milieueffectrapportage wordt beschreven dat de verkeersintensiteit op de wegen die Overvecht ontsluiten verder zal toenemen. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Autoverkeer door buurten zorgt verder niet voor sociale binding in een buurt. Een aantrekkelijke straat/buurt met ruimte voor veilig lopen, verblijven, spelen, fietsen en ov draagt daar wel aan bij. En noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- “Hoe moet ik dan op mijn werk komen” - “Extra kilometers rijden is duur” - “Ze doen toch wat ze (de gemeente) willen” - “Langere reistijd voor auto’s is slecht” - “Overstappen op een buurtbus is onhandig” - “Zijn ze gek geworden” - “Tekentafelbeleid”. **De respons van deze veelzeggende steekproef**, die in korte tijd en met beperkte middelen is uitgevoerd, **geeft aanleiding voor grote zorgen**. Delen A en B, het Participatieverslag en PlanMER[4] heb ik bestudeerd. Door de eerder beschreven vertraging door de gemeente om mij de benodigde documenten op papier beschikbaar te stellen, is het ondoenlijk om te reflecteren op al mijn bevindingen, daarom een selectie. De opgehaalde meningen van bewoners in Overvecht heb ik daarin verwerkt. **Mobiliteit** Van het genoemde criterium van de tienminutenstad is al lang bekend dat dit voor veel ouderen niet haalbaar is. Realistischer is het om de in stedenbouwkundige kringen al jaren gehanteerde **pantoffelafstand (200-250 m)** te gebruiken. Op die manier wordt de door de gemeente gekozen Variant 1 (gebundelde verdichting) voor veel mensen heel wat minder optimistisch. Overvecht kent op dit moment **1222 houders van een gehandicaptenparkeerkaart** (GPK)[5]. Dit zijn allemaal bewoners voor wie autogebruik onontbeerlijk is. Omgerekend komt dat ongeveer neer op één kaart per veertien huishoudens. In PlanMER wordt deze groep bewoners van Overvecht niet genoemd[6]. Uitgaande van de gemeentelijke prognose[7] van het toenemend aantal 75-plussers (2040: + 28,3 %) is het niet moeilijk in te zien dat het aantal GPK-houders in de toekomst groter wordt. Op dit moment is er in	

[4] In PlanMER staan taalfouten en de nummering bij tabellen en figuren klopt regelmatig niet. Dit gebrek aan zorgvuldigheid geeft geen vertrouwen in de degelijkheid van de rest van het onderzoek.

[5] Bron: gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte en Vergunningen.

[6] PlanMer stelt (p.37) wél dat Overvecht minder 65-plussers kent dan de rest van de gemeente Utrecht en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Dit komt niet overeen met ‘Utrecht in cijfers’: Overvecht telt in 2024 0,6 % meer bewoners in de categorie 45 tot 65 jaar oud, en 3,1 % meer 65-plussers dan de gemeente Utrecht.

[7] Op basis van ‘Utrecht in cijfers’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht doorgaans genoeg ruimte om de auto dichtbij huis te parkeren, waardoor aanvraag van een GPK niet/minder noodzakelijk is. In de gepresenteerde Omgevingsvisie houdt de gemeente onvoldoende rekening met deze groep bewoners. De voorgeschotelde meer bankjes op straat maken de afstand tot parkeerhubs of voorzieningen voor deze aanzienlijke groep bewoners met een mobiliteitsbeperking nauwelijks beter bereikbaar. Bij de presentatie van de Merwedekanaalzone (MWKZ) kon nog gezegd worden “je hoeft er niet te gaan wonen” nadat ik soortgelijke problemen schetste voor de nieuwbouwbuurt. Hoewel dit een opmerking is die een bevolkingsgroep uitsluit en niet ‘inclusief bouwen’ te noemen is, ging het in de MWKZ over toekomstige bewoners. In Overvecht echter heeft de gemeente te maken met bestaande bewoners, die er vaak al lange tijd wonen. Voorgenomen wijzigingen in de gebruikelijke manier van wonen en noodzakelijke wijze van verplaatsen dienen met hen rekening te houden. Alle woningen en voorzieningen dienen voor iedereen bereikbaar te blijven. Dat betekent dat in de plannen de aanleg van veel Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsten (AGP) opgenomen moeten worden. Anders gezegd: **-> hoe gaat de gemeente beter dan in de gepresenteerde plannen rekening houden met deze grote en groeiende groep GPK-houders, zodat voldaan wordt aan het VN-verdrag Handicap?** **-> hoe gaat de gemeente Voetpaden voor Iedereen toepassen?** Naast GPK-houders zijn er bewoners in de wijk die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto. Hieronder zijn bewoners die – vertelden zij mij – ’s nachts om 4:00 of 5:00 uur op hun werk moeten zijn. Op dat tijdstip is het OV niet beschikbaar, dus moeten zij in de toekomst lopend naar een parkeerhub, wat op dat tijdstip niet aantrekkelijk is en een langere reistijd betekent. In haar plannen voor Overvecht toont de gemeente weinig mededogen met deze groep bewoners. **-> Hoe gaat de gemeente hen tegemoetkomen?** **Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Knips tussen woonbuurten en wegafsluitingen leiden tot langere reistijden voor bewoners die van de auto afhankelijk zijn. Voorbeeld: een vrouw schetst op een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	inloopavond dat zij om boodschappen te kunnen doen door de voorgenomen wegafsluiting veel meer tijd kwijt is dan nu, als zij met de auto naar de supermarkt gaat. De verkeersdeskundige aan de mobiliteitstafel vraagt waarom zij de drie autominuten niet lopend kan doen. Verbijsterd over het gebrek aan inzicht en kennis over hoe mensen in Overvecht leven antwoordt de vrouw: “ik ben een alleenstaande, werkende moeder. U denkt toch niet dat ik naast gebrek aan tijd ook nog energie heb om alle boodschappen voor mijn gezin lopend te halen?!”. Daarop had de verkeersdeskundige geen antwoord. PlanMER (p.82) schrijft dat wel (Variant 2) of niet (Variant 1) doorgaand verkeer via woonstraten een “geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht.”. Daarmee is **geen rechtvaardiging voor Variant 1** vastgesteld. Sterker nog: uit de beoordeling ‘gezondheid’ blijkt dat in Variant 2 (gespreide verdichting) sociale cohesie beter scoort dan in Variant 1 (PlanMER, p.136-140). Hoewel bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag (PlanMER, p.68) vragen bewoners van bijvoorbeeld de Tigrisdreef níet om van hun belendende woonbuurten afgesloten te worden. **Zij vragen wél om zeer frequente handhaving op te hard rijden**. Terwijl tijdens de avondspits de verkeersafwikkeling bij de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef en Brailledreef – Taagdreef volgens PlanMER (p.66) nu al in de avondspits onder aanzienlijke druk staat, is het niet verstandig (een deel van) de Brailledreef te versmallen. De inmiddels aangelegde stadsboulevards Marnixlaan en ’t Goylaan bevestigen dagelijks het beeld dat door wegversmallingen vele opstoppingen ontstaan zijn. Een HOV-buslijn is mooi, maar hoeft niet te betekenen dat de Carnegiedreef voor autoverkeer wordt afgesloten. Er is voldoende ruimte voor zowel twee rijstroken als voor een HOV-busbaan. **Modal split** Een Overvecht met minder autoverkeer en een betere oversteekbaarheid van straten is een loffelijk streven. Uitgaande van het aantal ouderen, mensen met een beperking en noodzakelijk werkgerelateerd verkeer is het echter een illusie en te veel wensdenken dat iedere bewoner in staat is te gaan lopen of fietsen. Verplaatsen in een auto blijft van belang. Het tekort aan personeel en materieel	

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor (H)OV draagt hiertoe bij. En helaas: “Het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.” (PlanMER, p.215). “Mogelijk”: de vermindering van slechtere luchtkwaliteit staat dus niet vast door modal shift. **-> Hoe gaat de gemeente de plannen aanpassen aan de realiteit van de huidige bewoners van Overvecht?** **HOV/OV** De gepresenteerde “keuze tussen twee bus-types” (deel A, p.24) wordt min of meer als een verrijking beschreven. PlanMER stelt “Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden.” (p.222). De genoemde toegankelijkheid gaat voorbij aan de realiteit dat bewoners voortaan beide bus-types nodig hebben om op de plaats van bestemming te komen. Nu kunnen zij doorgaans redelijk dichtbij een bus nemen – als die tenminste rijdt, want ook dat is regelmatig niet het geval. ‘Straks’ is een buurtbus én HOV-bus nodig. Dat betekent overstappen, dus een of meer keren per dag een langere reistijd en het stapeleffect van lopen + OV + HOV + lopen. Ook het inzetten op een tienminutenstad in plaats van pantoffelafstanden heeft een nadelige uitwerking. Daarnaast is de overstap van de ene op de andere bus met een rolstoel, rollator, kinderwagen of boodschappentrolley voor reizigers belastend. De buschauffeur is doorgaans weinig bereidwillig te helpen bij in- en uitstappen. De huidige buslijnen door de wijk opheffen, betekent voor veel bewoners een verarming voor hun mobiliteit. PlanMER stelt zelfs over Variant 1 dat het toegenomen “aantal voorzieningen[8]in de wijk [...] mogelijk minder goed bereikbaar (is) voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.” (p.225). Dit staat haaks op de bewering in Deel B “zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden” (p.166). **Behoud van de huidige buslijnen door de woonbuurten hoort bij een inclusieve stad.** Daarnaast is het zeer de vraag of de woonwijken, die van elkaar afgesloten door knips, niet te kleinschalig zijn voor buurtbusjes.	

[8] PlanMER is inconsistent ten aanzien van het grotere aantal voorzieningen in Variant 2: “[...] met gespreide verdichting (is) naar verwachting **meer** kans op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk.” (p.224). En vervolgens: “In dit alternatief (Variant 2) neemt het aantal voorzieningen in de wijk **minder** sterk toe dan in alternatief 1.” (p.225).

Nr.	Reactie	Antwoord
	-> Hoe kan de gemeente het reizen per (H)OV werkelijk aantrekkelijk en toereikend houden/maken voor alle leeftijden en alle bewoners? **Rampenbestrijding** In een recent rapport (29 april 2024) waarschuwen het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid en de brandweer voor de risico's van o.a. 'optoppen'. Voor deze mooie manier van extra woonruimte creëren is het noodzakelijk voor de bestaande draagconstructie dat lichter materiaal gebruikt wordt. Dus geen stenen, maar wel brandgevaarlijker. **-> Hoe houdt de gemeente rekening met deze brandveiligheidsrisico's?** Nu volgens de plannen meerdere woonbuurten slechts één toegangsweg krijgen, geldt ook voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) en andere dienstverlenende professionals (o.a. artsen, verloskundigen, thuiszorg, vakspecialisten) dat zij langer op weg zijn om de plaats van bestemming te kunnen bereiken. Behalve een langere aanrijroute is slechts één in- en uitgang zorgwekkend als zich daar calamiteiten voordoen. Voor hulpdiensten geeft dit veiligheidsrisico's (zie ook het voorbeeld van de gebrekkige doorgang op de versmalde Marnixlaan). Het is daarom de vraag of één toegangsweg tot een woonbuurt verantwoord is. Dat geldt zeker als er meer woningen aan de buurt toegevoegd worden. Opheffen van de huidige gebiedsstructuur lijkt niet voor meer veiligheid te zorgen. Het afsluiten van onder andere Carnegiedreef, (deels) Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef voor autoverkeer maakt veel bewoners bezorgd. **-> Hoe zorgt de gemeente voor behoud van veiligheid bij rampen?** **Parkeerhubs** De in Variant 1 gehanteerde A-norm (PlanMER, p.49) voor parkeren is in stedenbouwkundige termen van toepassing op drukke binnensteden. Overvecht is een buitenwijk van de stad, waardoor de B-norm van Variant 2 realistischer is. Dat parkeren in een parkeerhub voor de meeste GPK-houders door de afstand tot hun huis geen wenselijk alternatief is, heb ik al beschreven. Daarnaast voelen veel ouderen het 's avonds als onveilig om over straat te moeten. Dat maakt dat zij in de avond minder op pad gaan en in feite een **avondklok**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	opgelegd krijgen. Anderen noemen het risico dat parkeerhubs gebruikt worden als hangplek, en dat met weinig toezicht de kans bestaat dat auto's/werkbusjes leeggestolen worden. **-> Hoe zorgt de gemeente voor voldoende en gegarandeerde veiligheid in parkeerhubs en op straat?** **-> Hoe gaat de gemeente voldoende parkeerruimte onder/bij nieuw te bouwen woningen verplichten?** In de plannen wordt veelvuldig ingezet op mogelijkheden elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte. "Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden." (PlanMER, p.257). Maar ook: "Gevoel van onveiligheid[9] kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken." (PlanMER, p.134). Er zijn echter al veel ontmoetingsplaatsen in de wijk, namelijk bij mensen thuis. Dat betekent dat ook leeftijdgenoten van de oudere bewoners, die eveneens van de auto afhankelijk zijn om op bezoek te kunnen komen, het in voorkomende gevallen nodig hebben om dichtbij het te bezoeken adres te kunnen parkeren. Als dat niet meer kan, dreigt minder bezoek voor oudere Overvechters en dus is er het risico van **toenemende eenzaamheid**. Er moeten daarom nóg meer AGP's geplaatst worden dan de geschetste één per veertien woningen. Voor mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers geldt eveneens dat parkeren dichtbij het huis waarvoor zij komen noodzakelijk is. Indien er in de toch al niet overdadig beschikbare tijd ook nog twee keer heen en weer gelopen moet worden tussen huis en parkeerhub, zal er minder hulp aan huis geleverd kunnen worden. Dit leidt tot **verwaarlozing** van de hulpbehoevende en extra **overbelasting** van de hulpgevende. **-> Hoe gaat de gemeente deze dreiging voorkomen?** **Wonen** In Delen A en B en in het Participatieverslag staat op verschillende manieren 'wonen voor ouderen' genoemd: dat er **woningen voor ouderen** gebouwd moeten worden en bijzondere woonconcepten als groepswonen, kleinschalige	

[9] PlanMER, p.134: "Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk."

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonvormen en woonzorgconcepten. In deze opsomming is er geen aandacht voor de **toegankelijkheid van nieuw te bouwen woningen**. In de Omgevingsvisie Utrecht wordt hieraan in algemene termen wel een korte passage geweid[10], maar concrete uitwerking ontbreekt in de Omgevingsvisie Overvecht. Daarin zouden criteria en checklijsten opgenomen moeten zijn over toegankelijkheid, zowel kwalitatief als kwantitatief: wat is de basistoegankelijkheid (bezoekbaar voor mensen met een beperking), hoeveel procent van de woningen wordt toegankelijk met een rollator, bewoonbaar met een rolstoel en hoeveel woningen worden zorggeschikt gebouwd? Naast aandacht voor woonvormen voor ouderen rept de Omgevingsvisie evenmin over **woonvormen die sociale cohesie stimuleren**. Denk daarbij niet alleen aan de geijkte standaardoplossingen, maar ook aan woonvormen waarbij diverse collectieve behoeftes mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bewoners die in een groep willen samenwonen, of wonen en diverse activiteiten willen kunnen combineren. Dat hoeft niet alleen voor leeftijdgenoten, maar kan een mengvorm zijn van bijvoorbeeld ouderen en jongeren samen of gescheiden ouders met kinderen. Woningen voor mantelzorgers die dichtbij ouders wonen zou vanuit het oogpunt van noodzaak en efficiëntie ook mogelijk moeten zijn. **Geluidshinder/luchtkwaliteit** Deel B geeft de verschillen aan in verkeersintensiteiten voor Varianten 1 (p.167) en 2 (p.169). In de vergelijking van Variant 1 en 2 valt op dat in Variant 2 vijf van de acht weergegeven verkeersintensiteiten lager (en dus beter) scoren dan in Variant 1. Hierbij valt extra op dat Variant 1 in totaliteit 4500 meer verkeersintensiteiten telt dan Variant 2. PlanMER laat zien dat qua luchtkwaliteit zowel de varianten 1 als 2 negatief scoren (p.110 en p.112). Ten aanzien van geluidsbelasting schrijft PlanMER (p.97): “Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.[11].” . In de studies is niet meegenomen dat waar woonbuurten die in de toekomst slechts één toegangsweg kennen, ook in die	

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/wonen/2019-07-Woonvisie_Utrecht_beter_in_Balans__incl_amendementen_-_schoon.pdf
p.22 en p.34
[11] Zie ook: PlanMER, p.93, 96 en 98.

Nr.	Reactie	Antwoord
	straten een toename van geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden. De mitigerende maatregelen om geluidsoverlast te beperken lijken niet reëel: - stil asfalt scheelt 3-4 dB, maar het is de vraag of daar voldoende geld voor is; - de gemeente kiest ervoor om geen schermen te plaatsen tussen bijvoorbeeld NRU en woonstraten; - zogenoemde ‘dove gevels’ (zonder te openen delen aan de straatkant) zullen niet toegepast worden in bestaande woningen. Daarnaast geeft PlanMER aan dat mede door de wijziging van inwonersaantal in Variant 1 de toename van CO2-uitstoot groter zal zijn dan in Variant 2. Op basis van deze conclusies die een verslechtering betekenen van leefkwaliteit is het **onbegrijpelijk dat de gemeente kiest voor Variant 1.** Dit komt niet overeen met de ambitie van een ‘vertraagd Overvecht’ met “stilte, rust en goede luchtkwaliteit” (PlanMER p.60), noch met de gemeentelijke Beleidsnota Geluid en Trillingen: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillingshinder.” (PlanMER, p.87). **Conclusies PlanMER** In de conclusie milieueffecten (PlanMER, p.231-232) scoort Variant 1 op zes thema’s beter dan Variant 2. Variant 2 scoort op zes andere thema’s beter dan Variant 1. In alle gevallen niet meer dan één punt verschil op een schaal van 1-5. De overige 31 thema’s hebben in beide varianten een gelijke score. In de conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven (PlanMER, p.233-234) worden diverse stadsprofielen weergegeven. Variant 2 scoort op meer punten beter dan Variant 1: Variant 1 Verbonden: betere verkeersveiligheid en betere verbinding met Utrecht-centrum Compact: meer voorzieningen langs HOV, maar lopend/fietsend minder bereikbaar Variant 2 Groen: op enkele ambities beter dan Variant 1 Verbonden: socialer ontwikkelperspectief door fijnmazig busnetwerk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Compact: meer voorzieningen in de wijk en bereikbaarder Inclusief: meer voorzieningen in de wijk en beter bereikbaar Toekomstbestendig: meer circulariteit Vertraagd: minder toename geluidshinder **Op basis van deze conclusies ligt de keuze voor Variant 1 geenszins voor de hand.** SAMENVATTEND: Participatieproces en inhoudelijk Het gehanteerde participatieproces is ontoereikend en voelt als een ontmoedigingsbeleid: - de gemeente heeft onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van Overvechters om te participeren; - de verzonden Wijkberichten geven te weinig informatie; - de informatie die in het Wijkbureau ter inzage ligt, is niet compleet; - op per mail gestelde vragen wordt niet of te traag gereageerd; De Omgevingsvisie is te rooskleurig en te optimistisch opgesteld: - zo staat in Deel A (p.3) dat 2433 bewoners enquêtes hebben ingevuld. Het klopt dat 2433 bewoners begónnen zijn aan het invullen van enquêtes. Slechts 999 echter hebben deze helemaal ingevuld. Dat is 2,85 % van het aantal Overvechters. Bij de laatste online enquête heeft nog net geen derde de vragenlijst hélemaal ingevuld, hetgeen een heel ander beeld geeft. Uit de genoemde aantallen blijkt ook niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen meerdere enquêtes invulden. **Met haar voorstelling van zaken geeft de gemeente geen eerlijk beeld van werkelijke participatie;** - meermaals wordt gezegd “In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. […] Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.” (o.a. Deel A, p.23). Getuige de uitspraak van een buschauffeur is dit **niet gegarandeerd**: “We hebben nu al niet genoeg mensen en materieel!”; - de aangelegde stadsboulevards in Utrecht zijn geen succes gebleken. Waar meer mensen komen te wonen is het **niet reëel wegen te versmallen of af te**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sluiten. De versmalde Marnixlaan is een goed voorbeeld van hoe te vaak het verkeer vaststaat; - op de NRU staan bijna dagelijks files. Geld om deze drukke weg aan te passen is er niet. Toch kiest de gemeente voor een Variant 1 waarbij de verkeersintensiteit toeneemt; - rekening houdend met toenemende vergrijzing, het huidige en toekomstige aantal GPK-houders en noodzakelijk (werk)verkeer is het niet waarschijnlijk dat de gewenste modal split naar lopen en fietsen gehaald wordt; **- op basis van de conclusies in PlanMER krijgt Variant 2 in totaal een betere score.** Tot slot op basis van de beschreven knelpunten en bevindingen in de diverse documenten nu het antwoord dat ik aan het begin van deze zienswijze aankondigde. Hierin heb ik oordelen verwerkt van iedereen die een handtekening gezet heeft. **Onze stad** Gezond? Onrust over deels vage plannen en dreiging van vaststaande plannen is niet gezond. Meer geluidshinder en een verslechtering van luchtkwaliteit op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vastgestelde wegen is niet gezond voor de mensen die langs die wegen wonen. De gekozen Variant 1 is ongezonder dan Variant 2. **Gezond? Bij lange na niet voor alle Overvechters.** f.Bereikbaar? Voor hulpdiensten en Overvechters wordt bereikbaarheid een groot probleem indien de plannen van de Omgevingsvisie uitgevoerd worden. Dat geldt ook voor voorzieningen in de woonbuurten en woonbuurten onderling. Terwijl sociale binding met elkaar en met de wijk juist een ambitie van de gemeente is, zullen geïsoleerde buurten door parkeerhubs en wegafsluitingen eenzaamheid en minder binding tussen de woonbuurten onderling veroorzaken. **Bereikbaar? Alleen voor wie in staat is lopend of fietsend afstanden af te leggen. Met ouderen en mensen met een beperking wordt onvoldoende rekening gehouden.** Aantrekkelijk? De huidige Overvechters hebben niet gekozen om in één groot park te wonen waar ze alleen kunnen lopen en fietsen, maar voor een wijk waar ruimte is voor een manier van leven die zij nodig hebben. Plannen die voor een nieuwe wijk al twijfelachtig zijn, omdat het groepen bewoners uitsluit, zijn zeker niet van toepassing op een bestaande wijk. **Aantrekkelijk? De mening van de huidige bewoners van Overvecht is onvoldoende opgehaald, waardoor de aantrekkelijkheid van de plannen niet vastgesteld kan worden.** Voor iedereen? **Zeker níet voor alle bewoners die hun handtekening gezet hebben.** **Gezien de antwoorden hierboven: nee!**	
369	Wij zijn het absoluut niet eens met de omgevingsvisie Overvecht op vele punten. We zijn bij een info avond geweest en moeten voor de zoveelste keer constateren dat de gemeente niks met de ingebrachte ideeën en punten van de bewoners heeft gedaan.	We begrijpen dat er in afgelopen periode veel is gebeurd gedurende het maken van de omgevingsvisie. Dit kans soms zorgen oproepen. We hebben op verschillende momenten geluisterd naar wat bewoners van Overvecht belangrijk vinden en deze input meegenomen bij het maken van de omgevingsvisie. Bij sommige onderwerpen, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ik woon een paar straten van mijn dementerende moeder die veel zorg nodig heeft. Haar even ophalen om boodschappen te doen vereist straks een rondrit via de al vaststaande randweg. Extra milieu belastende kilometers waarbij we ook nog de meeste tijd stil staan. • De gemeente vergaderd al ruim 30 jaar over een oplossing voor de noordelijke randweg. Nu bedenkt men een onderdoorgang bij de Einsteindreef. Daar is wel geld voor? • Een busstation bij de Rio Brancodreef, midden in de wijk. Waarom niet gewoon op het Industrie terrein een stukje verder op. • Carnegiedreef afsluiten……Een belangrijke verkeersader voor Utrecht. Alsof de Noordelijke randweg deze extra capaciteit aankan. • Smallere straten en fietstraten in overvecht. Er zijn vele ouders in Overvecht die hun hun kinderen verplichten op de stoep te fietsen omdat auto's vaak vlak langs fietsers rijden en/of fietsers afsnijden. Eind resultaat kinderen, ouders, maaltijd bezorgers, ze fietsen allemaal over de stoep. • Veel verkeers beperkende maatregelen resulteren in nog meer betonblokken op straat omdat de gemeente zwaar tekort schiet in handhaven. • De plannen en tekeningen zijn van slechte kwaliteit, en het lijkt erop dat de gemeente redelijk wat woning bezitters moeten uitkopen. • Een groot winkelcentrum wat niet makkelijk bereikbaar wordt voor een deel van Overvecht. Ik vraag me af of ondernemers daar een hoge huur voor willen betalen. • Parken moeten veiliger en toegankelijker worden. Hoe moeilijk is het om morgen al extra ing te plaatsen. Daar heb je geen visie voor nodig. En wellicht ook de zwervers uit de bosjes halen, en handhaven op fietsers. • De gemeente geeft aan dat er een paar duizend werplekken bij komen, maar ze kunnen niet vertellen waar of bij welk bedrijf. • Er wordt totaal voorbij gegaan aan de problemen op de huizenmarkt. Jonge twintigers met een baan en auto blijven noodgedwongen langer thuiswonen. Wat op zich geen probleem is, maar wat wel resulteert in meer auto's per woning. Om Overvecht beter, veiliger en leefbaarder te maken voor bewoners zijn er met name handhavers nodig om het volgende aan te pakken:	steun. Bij andere onderwerpen, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was er minder draagvlak onder bewoners. We hebben, waar mogelijk, de omgevingsvisie aangepast op basis van wat u heeft aangegeven. Toch zijn er soms keuzes gemaakt die niet door iedereen worden gesteund, bijvoorbeeld omdat er bredere belangen in de stad spelen of omdat we ervoor willen zorgen dat de wijk toekomstbestendig is. We beseffen dat dit niet altijd makkelijk is, en we waarderen uw betrokkenheid daarom des te meer. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Het gaat niet om een busstation, maar om een bushalte. De HOV-bus over de Rio Brancodreef zal doorrijden naar het bedrijvengebied of naar Zuilen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We gaan de straten in Overvecht zoveel mogelijk inrichten als gewone 30 km/uur (of 15) straten en zetten in op het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de buurten. Hiermee wordt het veilig voor fietsers om over de rijbaan te fietsen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Fietsen op de stoep en in de parken • Parkeren op het trottoir. • Hard rijdende en herrie makende (V8) auto's • Zwervers uit het park • Vervuiling rond afval containers aanpakken. • Auto's parkeren in de tuin terwijl er geen oprit is Ik zou kunnen doorgaan door op iedere slak zout te leggen. De hele visie is een verspilling van tijd en geld. Steek de energie er eens in om te bouwen bij de Ivoordreef	In de komende jaren worden veel straten opnieuw ingericht. We willen maatregelen dan op een goede permanente manier nemen en niet met betonblokken. Betonblokken kunnen soms wel handig zijn als tijdelijke maatregel. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde "Centrale as-gebieden". Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving. De stelling dat er redelijke wa woningbezitters uitgekocht moeten worden klopt daarom niet. In eerste instantie wordt daarnaast het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Het winkelcentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het winkelcentrum rijden. Deels klopt het dat de gemeente nog niet weet waar de werkplekken worden toegevoegd en welke bedrijven dit zijn. De doelen uit de omgevingsvisie vragen nog nadere uitwerking. Dat geldt voor de werkplekken, maar bijvoorbeeld ook

Nr.	Reactie	Antwoord
		voor de extra woningen en de infrastructurele veranderingen. De buurtkaarten geven een indicatie van de aantallen werkplekken die we per buurt nastreven. In hoeverre dit daadwerkelijk haalbaar is, moet blijken uit ondernemersinitiatieven om bedrijven te vestigen of uit te breiden. De omgevingsvisie biedt de beleidsruimte om dergelijke initiatieven positief te beoordelen en te faciliteren. Met de toevoeging van 5.000 woningen willen we bijdragen aan het oplossen van de problemen op de huizenmarkt. We kiezen hierbij voor een divers aanbod van woningen, zowel huur als koop in verschillende prijscategorieën, wat doorstroming bevordert, zodat ook jongeren een woning kunnen vinden. Ook op korte termijn zijn al veel maatregelen denkbaar om de leefbaarheid te verbeteren. Wij hebben uw voorstellen doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Daarnaast zijn er ook lange termijn maatregelen nodig om de leefbaarheid in de toekomst verbeteren. Deze hebben wij opgeschreven in de omgevingsvisie Overvecht.
370	Hierbij geef ik mijn zienswijze op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040. Mijn zienswijze heeft betrekking op de volgende deelonderwerpen. 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. 2. Knip in mr. Tripkade Ad 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. Dit heeft een aantal negatieve gevolgen voor de wijk Tuindorp die in mijn visie niet of onvoldoende meegewogen zijn in de omgevingsvisie. Ik doel dan met name op: a. Toename verkeersonveiligheid. Zo zal aanleggen van de tunnel bij de Van Bemmelenlaan leiden tot een toename van verkeer over de Prof. Ritzema Boslaan richting Tuinwijk/centrum. Het wegennet binnen Tuindorp is niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen (denk aan Thuisbezorgd etc) leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt (of beter: racet) toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke situaties in Tuindorp. b. Sociale onveiligheid. In Overvecht speelt meer sociale onveiligheid dan in Tuindorp. Aan te nemen gevolg van de tunnels is dat de sociale onveiligheid in Tuindorp verder toe zal nemen. c. Kosten. Nadeel van aanleg van de tunnels is dat dit uitermate kostbaar is. Dit weegt niet op tegen de voordelen die de tunnels met zich brengen: er zijn immers reeds meerdere verbindingen tussen Tuindorp en Overvecht op slechts enige tientallen tot maximaal enige honderden meters van de geplande tunnels. Daarmee kunnen de schaarse middelen van de gemeente (betaalde belasting door haar inwoners) beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. ad 2. Knip in Mr. Tripkade. Aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename (verdubbeling?) van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik merk dat bovenstaande punten breed leven in de wijk Tuindorp. Met name de aan te leggen tunnels leiden tot veel onrust onder de bewoners van de wijk Tuindorp. Ik verzoek u hierbij voorgaande punten mee te nemen bij het vervolg. In mijn visie zal dat er toe moeten leiden dat de voorgenomen tunnels niet opgenomen worden in het definitieve plan.	
371	Middels deze e-mail wil ik bezwaar maken tegen de ontwerp omgevingsvisie voor de wijk Overvecht, specifiek met betrekking tot de plannen voor de Zamenhofdreef. Als eigenaar van [redacted] en tevens bewoner van dit pand, heb ik ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde veranderingen voor mijn woning en mijn bedrijf. De Zamenhofdreef behoort volgens de omgevingsvisie tot het rode, hoogstedelijke gebied. De plannen om deze weg autovrij te maken en te transformeren naar een groene boulevard, gecombineerd met de voorgestelde wegafsluitingen, zullen een grote impact hebben op de bereikbaarheid van mijn dierenkliniek. Hieronder geef ik enkele specifieke punten van bezwaar aan: • Toegankelijkheid voor auto's: Veel van mijn klanten zijn diereigenaren die afhankelijk zijn van een auto om bij de kliniek te komen. Dit geldt vooral voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, en eigenaren van grote honden met mobiliteitsproblemen. Het autovrij maken van de Zamenhofdreef zou de toegankelijkheid ernstig beperken en daarmee de toegang tot noodzakelijke veterinaire zorg bemoeilijken. • Parkeergelegenheid: Momenteel is er voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van de kliniek, wat essentieel is voor het goed functioneren van de praktijk. De verwijdering van parkeerplaatsen in de buurt van de kliniek zal leiden tot een tekort aan parkeerplaatsen voor mijn klanten, wat hen verder ontmoedigt om naar de kliniek te komen. • Spoedgevallen: Mijn kliniek behandelt regelmatig spoedgevallen, waarbij snelheid cruciaal is voor de gezondheid en het welzijn van de dieren. In situaties waarin minuten het verschil kunnen maken, is een goede en	Uw pand [redacted] zal ook in de toekomst bereikbaar blijven met de auto via de Lemnosdreef. Met het autovrij maken van de Zamenhofdreef bedoelen we vooral de hoofdstroom zoals die met name tussen Theemsdreef en Einsteindreef rijdt. Bestemmingsverkeer voor de bestemmingen langs de Zamenhofdreef blijft mogelijk, mogelijk in de toekomst wel via een iets andere route. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Uw kliniek blijft goed bereikbaar met de auto. In de toekomst, waarbij in de omgeving meerdere aanpassingen worden gedaan in het autonetwerk, blijft de belangrijk(st)e toegangsroute vanaf de Einsteindreef via Humberdreef en Theemsdreef in ieder geval beschikbaar. Wij begrijpen uw zorgen goed. Sloop en nieuwbouw kunnen inderdaad impact hebben op de dagelijkse gang van zaken. In de beleidsnota beschrijven we de toekomst voor Overvecht in 2040. Dit proces verloopt stap voor stap; de beleidsnota geeft daarbij richting, maar niet alles kan en gaat in één keer worden gerealiseerd. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met het behouden van de continuïteit van ondernemingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	snelle bereikbaarheid van levensbelang. De voorgestelde verkeersmaatregelen zullen deze spoedbereikbaarheid ernstig aantasten. • Bedrijfscontinuïteit: De mogelijke sloop en nieuwbouw in dit hoogstedelijke gebied kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor langdurige overlast en verminderde toegankelijkheid zorgen, wat de continuïteit van mijn praktijk ernstig in gevaar kan brengen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor mij en mijn onderneming, maar ook voor mijn werknemers. • Gezien de bovengenoemde bezwaren verzoek ik u dringend om de plannen voor de Zamenhofdreef te heroverwegen. Ik vraag u om rekening te houden met de unieke positie en functie van mijn dierenkliniek binnen de wijk Overvecht en om alternatieve oplossingen te zoeken die de bereikbaarheid en parkeergelegenheid waarborgen. Ik sta open voor een constructief gesprek en ben bereid om mee te denken over mogelijke oplossingen die zowel de ontwikkelingsdoelen van de gemeente als de belangen van mijn onderneming en mijn klanten kunnen dienen.	
372	**Opmerkingen op de Omgevingsvisie** Wij vragen u om onderstaande opmerkingen te verwerken. 1. In de Omgevingsvisie op blz. 73 staat een voorbehoud voor het ontwikkelen van de locatie van de rioolwaterzuivering (RWZI). Wij vragen u om dit voorbehoud uit te breiden met de volgende zin: "*Pas wanneer een alternatieve locatie en de logistieke verplaatsing van de RWZI 100% zijn uit onderhandeld, de nieuwe locatie planologisch verankerd is en de nieuwe RWZI operationeel is, kan het huidige RWZI terrein een alternatieve bestemming krijgen.* Deze formulering sluit aan op de gesprekken die de gemeente en HDSR bestuurlijk voeren over de toekomstige ruimtelijke invulling van het terrein. Juist omdat hierover in het verleden verschil van inzicht bestond, pleiten wij ervoor om ons voorbehoud zo compleet mogelijk in de visie op te nemen. 2. Op de buurtkaart voor Zamenhofdreef e.o. is helemaal geen voorbehoud opgenomen in de tekst over de zuivering: *"Een deel van het RWZI-gebied wordt op termijn een hoogstedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen dat aansluit bij Overvecht Centrum".* Wij vragen u om hieraan toe te voegen dat dit pas mogelijk is na verplaatsing van de zuivering.	Wij herkennen het standpunt van de HDSR waarbij het volledig kunnen beschikken door HDSR over een nieuwe (alternatieve) locatie randvoorwaardelijk is om de huidige locatie te kunnen herontwikkelen. Zo nemen wij het op in de Omgevingsvisie. De voorgestelde suggestie nemen wij niet over, deze bevat gedetailleerde afspraken die nader moeten worden afgestemd. De buurtkaart Zamenhofdreef is conform uw voorstel aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
373	1. Cliënten zijn reeds geruime tijd eigenaar van voorgenoemde locatie gelegen in Overvecht Centrum. Het pand is gelegen binnen het gebied waar de Omgevingsvisie betrekking op heeft. Naast de Omgevingsvisie vinden er sinds geruime tijd (in ieder geval sinds 2001) ook gesprekken plaats en worden er plannen gemaakt over de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Een ontwikkeling die in beginsel wordt gesteund door cliënten, hetgeen niet het geval is wat betreft de concrete uitwerking ervan. Kortgezegd zijn cliënten het niet eens met het verloop van het proces en hetgeen nu is opgenomen in het Masterplan 1.5.Vaststelling van dit plan is een gemiste kans en leidt tot schade bij de cliënten. In dat kader wordt graag verwezen naar de brief van cliënte d.d. 17 mei 2024 omtrent dit Masterplan (zie bijlage 1). 2. Tot grote verbazing van cliënten lijken onderdelen van Masterplan 1.5 ook te zijn verwerkt in onderhavige Omgevingsvisie. Cliënten hebben derhalve eveneens bezwaar tegen de Omgevingsvisie. De inhoud van de brief d.d. 17 mei 2024 (bijlage 1, voornoemd) dient daarom hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. In aanvulling op deze brief treft u hieronder een nadere toelichting aan van cliënten waarom zij het niet eens zijn met de Omgevingsvisie. 3. Zo is in de Omgevingsvisie (zie p. 29 deel a) opgenomen dat ter plaatse van het pand van cliënten een toegangsweg voor de buurt wordt gerealiseerd. Met verwijzing naar de als bijlage 1 meegezonden brief zijn het hier niet mee eens. Het is niet onderbouwd waarom de weg hier moet komen. Het betreft een grote wijziging terwijl een meer voor de hand liggende toegangsweg voor de buurt is gelegen ter plaatse van het kruispunt met de Rhonedreef. De gronden rondom dit kruispunt zijn al van de gemeente en hier zijn ook al veel parkeerplaatsen gelegen. Parkeerplaatsen met de bestemming Verkeer, waar dus ook op een relatief eenvoudige wijzig op gemeentegrond een parkeergarage kan worden gerealiseerd. Kortom, cliënten verzoeken u de tekening te wijzigen en de toegangsweg hier te verwijderen althans te bevestigen dat op de locatie van cliënten geen parkeergarage zal worden gerealiseerd. 4. In de Omgevingsvisie is de locatie van cliënten aangewezen als hoogstedelijk gebied met bijbehorende functies en bouwhoogten (p. 36 en 30	Het Masterplan doorloopt een eigen traject. In september 2024 heeft er een gesprek plaatsgevonden met u en het team van het Masterplan waarin we dit besproken hebben. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De toegangsweg is ingetekend op de plek van de bestaande toegangsweg. In de omgevingsvisie Overvecht is niet aangegeven waar gebouwen zoals een parkeergarage komen. Wat in de omgevingsvisie Overvecht hier is opgenomen over parkeervoorzieningen klopt inderdaad niet. Dit zal worden aangepast. De bedoeling is dat het parkeren wordt ondergebracht in gebouwde parkeervoorzieningen. Dit kan in combinatie met andere functies zijn, maar ook losse parkeergarages, boven- of ondergronds. In de omgevingsvisie is het totale Masterplan Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Ook op de afbeelding waarnaar u verwijst is dit weergegeven als 1 gebied waarbij verwezen wordt naar het Masterplan. Op de kaarten op pagina 165 van deel B van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 stonden geen parkeergarages aangegeven. Dit past ook niet bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	deel A). Evenwel is in voornoemd Masterplan 1.5 voor Overvecht centrum ter plaatse van de locatie van cliënten een parkeergarage ingetekend en dus geen hoogbouw met een functie die overeenkomt met het programma zoals opgenomen op p.40 van de Omgevingsvisie. Daarbij is in de Omgevingsvisie voor het Hoogstedelijk gebied expliciet opgenomen dat functies als parkeren worden opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen. Kortom een parkeergarage- /hub zoals opgenomen in het Masterplan 1.5 is hiermee in strijd. Graag verzoeken cliënten te bevestigen dat het Masterplan 1.5 in strijd is met de Omgevingsvisie zodat het Masterplan hierop kan worden gewijzigd. 5. Voorts is de afbeelding, weergegeven op pagina 5 van deel A, dat er ter plaatse van de locatie van cliënten alleen voorzieningen worden gerealiseerd. Dat is niet juist. Cliënten staan er in beginsel voor open om voorzieningen te realiseren op haar locatie (op begane grond), maar op de verdiepingen is het voornemen om woningen te realiseren. Graag verzoeken cliënten dit in de Omgevingsvisie te verduidelijken. 6. Ten slotte, lijkt op de afbeeldingen in hoofdstuk Mobiliteit vanaf Deel B te zijn weergegeven (zie o.a. afbeelding op p. 165) waar het de bedoeling is dat parkeergarages/ -hubs moeten worden gerealiseerd. Hierbij lijkt ook de locatie van cliënten te zijn aangewezen als locatie voor het realiseren van een parkeergarage/ -hub. Cliënten zijn het hier niet mee eens. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente een publieke functie voorziet op de locatie van een private partij terwijl de gemeente in hetzelfde gebied over voldoende grond beschikt met ook de juiste bestemming om een parkeergarage te realiseren (namelijk verkeer). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage . Graag verzoeken cliënten deze tekeningen te wijzigen en te bevestigen dat er geen parkeergarage/ -hub is voorzien op hun locatie. 7. Cliënten verzoeken u met inachtneming van het voorgaande om de Omgevingsvisie te wijzigen.	
374	Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen	*Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden 'goed' moeten zijn. Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten. **NRD en PlanMER** De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli '23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht**	*Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om	(ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om: • **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen • het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen	alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2. • Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**. • Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de 'zoekplaatjestabellen' hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P. 189: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 1 onder de parameter ‘structuur’ als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden. • P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2. • P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1. • P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energie Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2). • De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.) Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen. **CO2-uitstoot** • Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207. • Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2. **Conclusie milieueffecten** Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie? Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Subjectiviteit en vooringenomenheid Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3. • In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Procedure Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum. De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
375	Als woningcorporaties die actief zijn in Overvecht dienen wij een gezamenlijke zienswijze in op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn eigenaar en verhuurder van 2/3 deel van alle woningen in de wijk. We zien dat het ondanks al onze investeringen nog niet goed gaat met Overvecht en de Overvechters. Een Omgevingsvisie zou moeten helpen om door ruimtelijke ingrepen de wijk Overvecht te verbeteren. De ontwerp visie die nu voorligt, dient dit doel onvoldoende en wel om de volgende redenen: ***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** Er is in Overvecht mooi groen dat we allemaal willen koesteren. Maar er zijn ook enorm veel verhardingen, overmatig laagwaardig groen, lelijke achterkanten en nare plekken waar mensen zich onveilig voelen. De corporatiewoningen, met een naar sociaaleconomische status steeds meer eenzijdige bewoners-samenstelling, staan geconcentreerd bij elkaar in de (gele) woonbuurten. Concentratie van de verdichting en vernieuwing langs de centrale as, zoals de ontwerp omgevingsvisie nu voorstelt, draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van deze buurten. De corporaties pleiten voortdurend voor ruimte om juist in de woonbuurten te vernieuwen. Daar waar de problemen liggen, ligt ook de sleutel tot verbetering. Het bouwen van nieuwe woningen voor diverse doelgroepen is een kans om bij te dragen aan betere leefbaarheid, veiligheid, veerkracht, doorstroomkansen voor Overvechters, minder eenzijdig maken van de bevolkingssamenstelling, draagvlak voor voorzieningen, een prettige openbare ruimte met een menselijke maat, ogen op straat en functiemenging. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel***	***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** We zijn het er over eens dat ook de gele woonbuurten echte verbetering nodig hebben en dat onderschrijven we ook in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie kiest voor grote woningaantallen in Overvecht Centrum en het stationsgebied en in iets mindere mate langs de Centrale As. De omgevingsvisie kiest ook voor kleinschalige ontwikkelingen in de gele buurten. Juist kleinschalige transformaties van (corporatie)bezit (zoals optoppen, uitbuiken en bijbouwen) of kleinere nieuwbouw ontwikkelingen in combinatie met herinrichting van de openbare ruimte, levendige plinten en kleinschalige voorzieningen, zullen een kwaliteitsimpuls in leefbaarheid en veiligheid geven aan de gele woonbuurten. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel*** De keuze voor de grootste verdichting in Overvecht Centrum, stationsgebied en langs de centrale as gaat hand in hand met de keuze voor de mobiliteitsstructuur. Voor de toevoeging van 5000 woningen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk (relatief minder auto's). Er moeten goede alternatieven zijn zoals een centrale HOV-as en een fijnmazig fiets-en voetgangsnetwerk. Zo houden we de wijk ook met de auto bereikbaar. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. Op basis van de zienswijzen over de knips hebben we de visie op dit punt aangepast. In plaats van de knips tussen de buurten (om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren) kiezen we voor mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. Eerst zullen we de buurten gaan herinrichten. De centrale as maken we zoveel mogelijk autovrij.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De keuze voor het model met geconcentreerde verdichting gaat gepaard met zeer vergaande ingrepen in de verkeersstructuur van de wijk. Onze bewoners verzetten zich daartegen. En de herontwikkeling van shoppingcenter Overvecht, de grootste en belangrijkste verdichtingslocatie, komt ermee op losse schroeven te staan. Het alternatieve model met meer verspreide en organische ontwikkeling van de bestaande buurten is op dat vlak veel minder ingrijpend en past veel beter bij onze gezamenlijke doelstellingen voor Overvecht. De ontwerp omgevingsvisie kiest onverkort voor het geconcentreerde model. De onderbouwing daarvan is pas bij de ter inzagelegging gedeeld. Uit de onderliggende onderzoeken blijkt dat het tweede model een gelijkwaardige of zelfs betere score op de te realiseren doelen van de gemeente heeft. Onze oproep is dan ook om samen op zoek te gaan naar een model dat de realisatie van concrete plannen dichterbij brengt. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De concept omgevingsvisie kiest voor geconcentreerde verdichting langs de centrale as, op plaatsen waar voor een groot deel goede, gerenoveerde corporatiewoningen staan. Wij achten het niet realistisch dat op veel van deze plekken substantiële verdichting van de grond komt. De keuze voor geconcentreerde verdichting vraagt om compensatie van groen en parkeren in de woonbuurten. Onder andere daardoor zijn de randvoorwaarden om daar tot ontwikkeling te komen weinig realistisch. De haalbaarheid staat op voorhand al te veel onder druk. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal vooral gaan over plannen en projectvoorstellen op gemeentegrond. De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot. We hebben goede partijen aan tafel die zich willen committeren aan de lange termijn, aan zoet en zuur, aan een gezamenlijke coalitie. Het hoeft niet exclusief, het kan zonder veel problemen Didam-proof worden afgesproken. Het tenderen van locaties past daar niet goed bij.	***De haalbaarheid staat onder druk*** De uitvoering van de omgevingsvisie is geen eenvoudige opgave. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal gaan over plannen op gemeentegrond, maar even zozeer zijn wij voor de uitvoering van deze omgevingsvisie afhankelijk van initiatieven van anderen. De omgevingsvisie biedt daarvoor het kader. Op de kaart ruimte voor groei staat daarover: Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Het klopt dat de gemeente een regierol heeft. Het is zeker niet de bedoeling plot voor plot te tenderen. En onderschrijven dat ontwikkelingen in samenhang gezien moeten worden, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen moeten op gebiedsniveau gemaakt worden. We hebben dit overgenomen in de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Voor de selectie van marktpartijen zijn we als gemeente gehouden aan regels en zullen het Didam-arrest daarbij in achtnemen. **Tot slot** In de gesprekken die we in de afgelopen periode gehad hebben over de ontwerp omgevingsvisie bleek dat we zien dat in alle verschillende gebieden (van geel tot rood) ingrepen nodig zijn. We hebben een aantal aanpassingen gedaan in de omgevingsvisie omdat duidelijker te omschrijven. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat de haalbaarheid verder onderzoek vraagt met inspanningen van beide kanten. We hebben afgesproken om gezamenlijk het gesprek op te starten naar welke samenwerkingsvorm het beste past om uitvoering te geven aan de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij doen een dringende oproep aan de gemeenteraad om samen deze ontwerp omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer en betere kansen biedt op concrete en haalbare plannen die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
376	1- d**e fiets- en voetgangerstunnel naar Tuindorp die uitkomt op de Professor van Bemmelenlaan**: De noodzaak van deze tunnel zie ik niet in. Er is een onderdoorgang bij de Meester Tripkade op ca. 200 meter van de nu ingetekende tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze tunnel komt midden in de wijk Tuindorp uit en deze wijk is alleen bestemmingsverkeer voor bestemmingsverkeer. Muv de personen die aan de overkant naast het station wonen en in Tuindorp moeten zijn en vice versa zal deze tunnel m.i. geen toegevoegde waarde hebben. De kosten voor de aanleg van zo'n tunnel lijken mij niet in verhouding staan tot hetgeen het oplevert. Ook vanuit leefbaarheids- en veiligheidsoogpunt lijkt mij een tunnel op deze plek niet wenselijk. Een tunnel kan een aantrekkingskracht hebben op personen die zich graag buiten het zicht op houden (overlast door jongeren of andere personen) of een vluchtweg willen (inbrekers). Een tunnel is een ideale plek voor personen om te hangen/ zich op te houden omdat het in een tunnel droog is als het regent en verlicht in het donker. 2- **de hoogbouw rondom station Overvecht**: aan de oostkant van het station, naast de huidige kantoorpanden van de PO & VO raad. Voor alle huizen op de ALbrecht Thaerlaan betekent dit dat het zicht aanzienlijk verandert; van vrij weg kijken naar hoge woontorens. Dit betekent een waardevermindering van de huizen. 3. **Autoluw/vrij maken van tunnel Meester Tripkade**: Het is een mooi streven om de wijk groener te maken, maar m.i. komt het niet de leefbaarheid van de stad ten goede als auto's uit de stad worden geweerd. En dat lijkt wel het doel van dit plan. In de binnenstad begrijp ik dat auto's zoveel als mogelijk geweerd worden, maar in de stadswijken daaromheen moeten mensen hun auto kunnen parkeren en kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer. De Meester Tripkade is een weg die Overvecht met de Kardinaal de Jongweg verbindt en ook met Tuindorp. Als hier geen auto's meer kunnen rijden, zullen automobilisten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw zicht en of dit waardevermindering van huizen tot gevolg heeft. Dit is nu nog niet te zeggen. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	omrijden via winkelcentrum Overvecht of de Winklerlaan en dus meer kilometers rijden en meer vervuiling. Dit lijkt mij dus geen wenselijk plan.	
377	**Ambities en keuzes volgens de ontwerp-omgevingsvisie** De ontwerp-omgevingsvisie, die sinds april 2024 is in te zien, legt de ambities vast voor de wijk Overvecht. Deze ambities zijn: • Toevoeging van minimaal 5.000 woningen • Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken • Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare • Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht • Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3-4 voetbalvelden • Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen) • Betere verbinding binnen de wijk en met de rest van de stad • Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer • Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen. In grote lijnen kiest de gemeente er in de ontwerp-omgevingsvisie voor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het toekomstige Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV), hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Op het bedrijventerrein Nieuw-Overvecht wordt ingezet op intensivering van de productiefunctie. In de gemengde zone op het bedrijventerrein wordt ruimte gegeven voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. In de ontwerp-omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om in deze gemengde zone geen woonfunctie toe te staan. **Overwegingen in de ontwerp-omgevingsvisie** • In de ontwerp-omgevingsvisie wordt uiteengezet dat de gemeente graag ruimte wil bieden voor zowel ‘groei’ als ‘behoud’. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer voorziet men kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin	In de Ontwerp omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Daarnaast wordt verwacht dat woningbouw (of de mogelijkheid van woningbouw) voor een ongewenst extra prijsopdrijvend (speculatie-)effect zal zorgen. Dit beperkt bedrijven in hun (groei- of vestigings)mogelijkheden en beperkt transformatie van bedrijven naar andere bedrijvigheid. Grond- en vastgoedprijzen stijgen bij het openhouden van de woningbouwoptie in de hoop op een waardesprong, waardoor nieuwe bedrijfsvestigingen of uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven minder kansrijk worden. Tot slot, er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). We zien op veel plekken in de stad diverse bedrijfspanden en –percelen transformeren naar wonen. De hoeveelheid ruimte voor bedrijven met een gemiddelde of hogere milieucategorie (in dit geval 3.1 en 3.2) en de bijbehorende specifieke (MBO-)werkgelegenheid komt daardoor in de knel. Wij hopen met de keuze om geen wonen toe te staan op bedrijventerrein Nieuw Overvecht een bijdrage te leveren aan de benodigd ruimte voor werken en werkgelegenheid. Een expliciete keuze vóór bedrijvigheid en geen nieuwe woningen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht draagt bij aan de investeringsbereidheid onder bedrijfsvastgoed-eigenaren en ondernemers. Dat draagt bij aan verduurzaming, intensivering van het ruimtegebruik en de werkgelegenheid, en daarmee een kwaliteitsverbetering van de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen, woningen en werkplekken. Voor het bedrijventerrein Nieuw Overvecht geldt dit uitsluitend voor werkplekken. • In de visie worden de Franciscusdreef en de Einsteindreef expliciet genoemd als stadsentrees van de wijk, terwijl deze dreven door veel bewoners nu nog als barrières worden ervaren. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees wil de gemeente zorgen voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken. • De gemeente wil graag zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw wil de gemeente een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. De gemeente streeft naar prettige overgangen tussen gebouwen en straat en het groen en wil graag zorgen voor meer verbinding en contact met elkaar. Hiertoe wil de gemeente dat vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker maken. • De gemeente streeft er ook naar om af te stappen van grote verharde parkeervelden en wil bij nieuwe ontwikkelingen overgaan op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook ziet de gemeente graag andere voorzieningen zoals het laden en lossen en afvalinzameling graag inpandig opgelost worden. • De gemeente zoekt in Overvecht ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streeft de gemeente naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector (hoewel deze verdeling geen doel op zich is, meer een ontwikkelrichting). De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Toekomstige bouwprojecten zullen worden getoetst op bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Ook is er de wens om specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen mogelijk te maken. Met deze woonvormen bestrijdt de gemeente eenzaamheid en krijgen kwetsbaren een steuntje in de rug. **Gemeentelijke visie op werken**	Bovenstaande uiteenzetting leidt ertoe dat het voor de gemeente op dit moment niet opportuun is om conform jullie verzoek het initiatief waarbij wonen en werken wordt gecombineerd te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Uitgangspunt in de ontwerp-omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. De gemeente streeft naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040. • Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Daarom vindt de gemeente het belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs. Er is door de gemeente nog geen onderzoek gedaan naar wat dit precies betekent voor Overvecht. • Omdat Utrecht de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers wil blijven faciliteren (terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijfsterreinen meer bijkomen), kiest de gemeente voor intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Door het niet toestaan van de woonfunctie wil de gemeente conflicten voorkomen tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. **Ontwikkellocatie Franciscusdreef 82-90, Utrecht Overvecht** [redacted]. Het betreft een perceel van ruim 10.000 m2, dat deels is bebouwd en verhuurd aan commerciële partijen, zoals een grote Jumbo, Basic Fit, Jumper en Motomonks. De rest van het perceel is in gebruik als verhard parkeerveld. De bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur en De Hoge Dennen heeft daarom medio 2022 aan ontwikkelaar Sustay gevraagd om een herontwikkelingsplan uit te werken. Initiatiefnemers hebben hierbij gezocht naar mogelijkheden die zoveel mogelijk aansluiten bij de ambities van de gemeente.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In die periode, medio 2022, bood het geldende bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Overvecht 1e Herziening’ de mogelijkheden om een herontwikkeling met woonfunctie mogelijk te maken. Over het hele plangebied lag de gebiedsaanduiding ‘Wro – zone – wijzigingsgebied 5’ waarbij burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de bestemming ‘Bedrijventerrein’ te wijzigen ten behoeve van een woonfunctie, mits aangetoond kan worden dat er geen ruimtelijke en milieukundige belemmeringen optreden. In de Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht (RSU2040) wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht aangeduid als werklocatie met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen. De strook langs de Franciscusdreef wordt in de verbeelding aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’ met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef. Om bovenstaande redenen (a. huidige bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur, b. bestemmingsplan bood mogelijkheden voor functiewijziging naar wonen en c. aanduiding in de gemeentelijke structuurvisie van gemengd stedelijk milieu langs de Franciscusdreef) startte De Hoge Dennen Vastgoed een onderzoek naar een kwaliteitssprong voor deze locatie, dat bijdraagt aan zowel de woningbouwopgave als de ambitie om bedrijvigheid toe te voegen. Na afronding van deze studie gaf de gemeente aan de plannen nog niet te kunnen toetsen aangezien eerst een omgevingsvisie moest worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wordt de eerdergenoemde strook langs de Franciscusdreef aangeduid als ‘gemengde zone bedrijventerrein’, waar bedrijvigheid kan worden gemengd met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en sport(voorzieningen) zijn dan ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Er wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor gekozen om in deze strook geen woonfunctie toe te staan. In deze zone kan wel hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Initiatiefnemers hebben er begrip voor dat de gemeente ervoor kiest om bestaande bedrijventerreinen te behouden, want zonder voldoende plaats voor stedelijke, productieve werkruimte verliest de stad één van haar aantrekkingskrachten. Een gemengd werkprogramma zorgt voor werkgelegenheid, voor economische ontwikkeling en vormt het voorzieningenniveau voor de stadsbewoners. Initiatiefnemers zien het echter als een gemiste kans als de strook langs de Franciscusdreef, die in de RSU2040 nog werd aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’, nu wordt gezien als gemengde bedrijfszone (waarbij wonen niet meer wordt toegestaan). Door de strook langs de Franciscusdreef wel als gemengd stedelijk milieu te bestemmen, zien initiatiefnemers uitgelezen kansen om op de genoemde ontwikkellocatie gelijktijdig aan meerdere gemeentelijke ambities bij te dragen: • Toevoegen van (betaalbare) woningen en bijdragen aan variatie in woningaanbod • Verdubbeling van het aantal werkplekken • Klimaatadaptief en toekomstbestendig bouwen • Creëren van een aantrekkelijke stadsentree en een visitekaartje voor het bedrijventerrein (in het bijzonder voor de twee “kopentree’s”: locatie Van Wijnen en locatie De Hoge Dennen) • Versterken van de sociale controle en veiligheid • Bijdragen leveren aan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef • Bijdragen leveren aan meer levendigheid en verbeterde leefbaarheid in de wijk • Bijdragen leveren aan meer verbinding en meer contact met elkaar • Bijdragen leveren aan vermindering anonimiteit en bestrijding eenzaamheid • Bijdragen leveren aan een fijne beleving op straatniveau door op de eerste twee bouwlagen passende bedrijvigheid aan te bieden • Creëren van een goed woon-werkmilieu • Creëren van baankansen dichtbij huis • Toevoegen bedrijvigheid die in aard en omvang aansluiten bij de kenmerken van de lokale (beroeps)bevolking en daarmee bij te dragen van arbeidsparticipatie in de wijk • Mogelijkheid om verharde parkeerterrein inpandig op te lossen, evenals de mogelijkheid	

Nr.	Reactie	Antwoord
	om voorzieningen zoals laden en lossen en afvalverzameling inpandig op te lossen. • Door de combinatie van de woonfunctie met de commerciële functies, kan dubbelgebruik van parkeerplekken worden ingezet, waardoor de druk op het gebruik van ruimte wordt gereduceerd. • Naast parkeerefficiëntie zijn er ook op het gebied van energietransitie synergievoordelen te behalen uit de combinatie wonen en werken. • De ontwikkeling kan bijdragen aan het kwalitatief verbeteren / vergroenen van de openbare ruimte van het bedrijventerrein en daarmee ook een betere kwalitatieve verbinding tussen woonwijk en bedrijventerrein. • De ontwikkeling draagt bij aan de verandering van uitstraling van de Franciscusdreef naar die van een binnenstedelijke stadslaan met levendigheid, landschappelijke betekenis en verbindende waarde. • Initiatiefnemers zijn in staat op relatief korte termijn (binnen drie jaar) op deze locatie tot realisatie te komen van circa 400 betaalbare woningen, en tegelijkertijd een bijdrage kan leveren aan de schuifpuzzel van de overige herontwikkelingen in Overvecht. Initiatiefnemers zijn bijzonder gemotiveerd om een bijdrage te leveren die aan zoveel van de in de ontwerp-omgevingsvisie genoemde ambities raakt en zijn ervan overtuigd dat die benoemde ambities in het bijzonder goed in te vullen zijn op de strook langs de Franciscusdreef. De Hoge Dennen ziet duidelijke kansen om voornoemde locatie een kwaliteitsimpuls te geven en bovendien het metrage bedrijfsruimte te verdubbelen. De noodzaak om juist ook “betaalbare” woningen toe te staan als economische drager zorgt ervoor dat de bovenstaande ambities daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Anders gezegd: indien de keuze van de gemeente blijft om hier geen woningbouw toe te staan, dan betekent dit automatisch dat er de komende 15-20 jaar, op wat groot onderhoud na, geen kwaliteitsimpuls aan de locatie zal worden gegeven en dat de situatie blijft zoals het nu is en derhalve niet de meest fraaie entree van het gebied blijft. Uit ambtelijk overleg begrepen wij dat de ondernemersvereniging geen woningen op het bedrijventerrein wenst. Met een eerlijke discussie over de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	haalbaarheid van de ambities denken wij dat de ondernemersvereniging hier ook anders tegenaan zal kijken. Uitgangspunt moet dan wel zijn de functie wonen niet conflicteert met de benodigde milieuruimte van bedrijven op de rest van het bedrijventerrein. Om aan te tonen dat verschillende functies elkaar niet per definitie hoeven te belemmeren, hebben we Rho Adviseurs onderzoek laten doen naar de richtafstanden van de omliggende bedrijven. Dit hebben we zowel laten doen voor datgene wat er planologisch is toegestaan, als voor de feitelijke situatie (dus rekening houdend met de milieucategorie van de werkelijk aanwezige bedrijven). Ook hebben we laten uitzoeken wat het gevolg zou zijn als de gemeente de maximaal toegestane milieucategorie 3.2 zou terugbrengen naar milieucategorie 3.1. **Kavel Franciscusdreef 82-90** De Hoge Dennen Vastgoed ziet op de ontwikkellocatie de mogelijkheden om een klimaatadaptief en toekomstbestendig gebouw (bij voorkeur houtbouw) te ontwikkelen, waarbij het metrage bedrijfsruimte (supermarkt en sportschool) terugkomen en uitgebreid wordt met bijpassende bestemmingen en waarbij parkeren en overige voorzieningen inpandig opgelost worden. Als drager hiervan is het echter noodzakelijk dat woningbouw wordt toegevoegd. Gezien de ligging en de grote vraag uit de stad is een groot programma in betaalbare huur gewenst. Het beoogde programma voor deze locatie bestaat uit twee- en driekamer appartementen, zoveel mogelijk geclusterd via kernen om ruimte te creëren voor collectieve voorzieningen zoals bijvoorbeeld een gezamenlijke woonkamer, wasserette, klusruimte en daktuinen/terrassen. De doelgroep is met name jong, alleen- of samenwonend, soms nog studerend of net gestart met werken. Mensen met een actieve levensstijl, bereid om samen dingen op te pakken en te beleven. Uitgaande van een ontwikkelruimte van circa 9.500 (gebaseerd op de feitelijke richtafstanden van omliggende bedrijven) en een FSI van 5,6 (vergelijkbaar met Zijdebalen en Merwede aan de zijde van het Merwedekanaal) zou er een ontwikkelvolume realiseerbaar zijn van circa 52.000 m2 bvo.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hierbij is de plint twee lagen hoog. De begane grond wordt maximaal benut. Hier komt de Jumbo terug, samen met entrees voor de bovengelegen functies, technische ruimtes en fietsenstallingen. Langs de Franciscusdreef kan de ruimte worden bestemd voor andere publieksaantrekkende bestemmingen. De sportschool krijgt z'n belangrijkste ruimte op de eerste verdieping langs de Franciscusdreef. Hier is ook plek voor overige bedrijvigheid. De eerste verdieping wordt daarnaast gevuld met een tweelaagse parkeerruimte voor ruim 400 auto's. De zontoetreding, geluid en uitzicht op de groene omgeving geven verschillende opties voor invulling van de bovenbouw. Een aantal van circa 400 betaalbare appartementen lijkt haalbaar. Voor de herontwikkeling van de kavel aan de Franciscusdreef 80-92 met toevoeging van wonen hoeven geen bestaande woningen gesloopt te worden. We kunnen hier dus netto woningen toevoegen en deze nieuwe woningen kunnen dan ook bijdragen aan de overige woningbouw initiatieven in de naastgelegen woonwijk, waar mogelijk wel gesloopt moet gaan worden. We zijn graag bereid om hierover in gesprek te gaan met de in de omgeving actieve woningbouwcorporaties om hier nadere invulling aan te geven. **Verzoek aan de gemeente** De Hoge Dennen is bereid en in de gelegenheid om een substantiële bijdrage te leveren aan de transformatie van de Franciscusdreef naar een aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Dit kan echter alleen als gemeente, ontwikkelaar en grondeigenaar de handen ineenslaan. Het is daarbij van belang dat de partiële herziening van de ontwerp-Omgevingsvisie de voorwaarden schept waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. Derhalve verzoeken we u de volgende voorstellen te verwerken in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht: • Omarming van het idee om de Franciscusdreef te transformeren tot een levendig gebied met ruimte voor wonen én werken. Dit vanwege de ligging tegenover een bestaande woonwijk, nabij de toekomstige HOV-halte, nabij het park- en sportlandschap aan de Vecht en de landschappelijke stilte van het Gagelbos. De levendigheid kan worden versterkt door bedrijvigheid met een publieksaantrekkende werking.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Voor de kavel Franciscusdreef 80-92 een gemengd gebied met ‘bedrijvigheid, (sport)voorzieningen en wonen’ mogelijk te maken. Planologisch is milieucategorie 3.2 toegestaan in de nabijheid van dit kavel, maar in werkelijkheid zijn er geen bedrijven in deze categorie aanwezig die het toevoegen van de functie wonen zouden belemmeren. Door de maximale milieucategorie te verlagen naar 3.1 kan er een geleidelijke overgang gemaakt worden tussen de bestaande woonwijk en de rest van het bedrijventerrein. **Vragen & overleg** We gaan ervan uit dat we met deze inbreng een positieve bijdrage leveren aan de discussie rondom de Omgevingsvisie en blijven hierover graag met u in gesprek. Op dit moment zijn Van Wijnen en De Hoge Dennen i.c.m. Sustay wel in overleg met elkaar, maar kiezen vooralsnog voor om deze zienswijze apart te benaderen. Graag lichten we onze standpunten nader toe in een persoonlijk gesprek met wethouder Lot van Hooijdonk.	
378	**Bezwaarpunten** De zienswijze ziet formeel op een bezwaar tegen het plan om het bestaande fiets-/voetgangersgebied alsmede de éénrichtingsweg voor o.a. gemotoriseerde voertuigen welke gelegen is ter plaatse van de Prins Lanseloetdreef vanaf het bruggetje bij de Brailledreef naar het achterliggende parkeerterrein bij winkelcentrum Overvecht), te wijzigen naar een tweerichtingsrijweg. Stienstra is vanaf nedio 2022 actief betrokken bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Overvecht, zijnde het Masterplan Overvecht Centrum. Er zijn diverse consultatierondes geweest, waarin wij bovenstaand bezwaar steeds naar voren hebben gebracht, echter hier is tot op heden onvoldoende rekening mee gehouden in de voorliggende ontwerp omgevingsvisie Overvecht. **Bestaande situatie** Thans bestaat de Prins Lanseloetdreef uit een eenrichtingsweg, welke grenst aan een prominent voetgangersgebied. Naast het prominente voetgangersgebied bevindt zich een zeer smalle overgangszone naar de maisonnettewoningen van BLEND. Een en ander zoals ook vanaf het begin van de ontwikkeling van de NPD strook beoogde en ontworpen door Flux	In lijn met de RSU kiest de gemeente Utrecht voor het stimuleren van de mobiliteitstransitie en het faciliteren van HOV in de wijk Overvecht. Door inpassing van dit HOV en vergroten van ruimtelijke kwaliteit van de Zamenhofdreef is gekozen voor het afsluiten van deze dreef voor autopersonenverkeer. Een gevolg van deze keuze is de noodzaak voor realisatie van een extra auto-ontsluiting voor Overvecht Centrum. Hiervoor is zowel beoogd een aantakking op de Einsteindreef alsmede het omzetten van de aansluiting op de Brailledreef (Prins Lanseloetdreef) naar twee-richtingen. Het niet uitvoeren van deze maatregelen zorgt voor onbereikbaarheid (en overlast) van Overvecht Centrum alsmede het niet kunnen realiseren van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van HOV. Uiteraard heeft deze keuze effect op het functioneren van de Prins Lanseloetdreef en haar omgeving. In het Masterplan Overvecht Centrum wordt de schetsmatige inpassing van deze weg nader uitgewerkt en dient aandacht te zijn voor de door uw genoemde aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en verdeling van intensiteiten. Verdichting en gebouwhoogte

Nr.	Reactie	Antwoord
	Landscape Architecture, zie bijgevoegd VO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 6 mei 2019 alsmede DO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 19 november 2019. *Negatieve impact op verkeersveiligheid* Deze voorgenomen wijziging zal aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en leefbaarheid van de woonomgeving van de bewoners van de maisonnettes, onze huurders. Het type woning welke programmatisch i.o.m. de gemeente hier beoogde en ook gerealiseerd is, de maisonnette, is bij uitstek geschikt voor gezinnen met kinderen. De vermindering of eliminatie van het prominente voetgangersgebied, hetgeen een overgangsgebied is tussen de maisonnette woningen en de rijweg, zal onze bewoners dwingen dichtbij de rijweg te verblijven c.q. spelen, waardoor de veiligheid in het gedrang komt en de kans op verkeersincidenten aanzienlijk toeneemt. Van een verhuurder mag worden verwacht dat hij een veilige leefomgeving ter beschikking stelt aan de huurder, deze wijziging staat hier wat ons betreft haaks op. Wij maken ons dan ook grote zorgen omtrent de veiligheid van onze huurders. *Verhoging verkeersintensiteit en geluidsoverlast* De omzetting van de eenrichtingsrijweg naar een tweerichtingsrijweg zal tevens leiden tot een toename van de verkeersintensiteit en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. Dit zal de woonkwaliteit voor de bewoners in de maisonnettes alsmede de erboven gelegen appartementen aanzienlijk verminderen. Bovendien druist de toename van verkeer in tegen de doelstellingen van de omgevingsvisie Overvecht waarin gestreefd wordt naar meer groen en autoluw. **De bestaande situatie handhaven** Stienstra verzoekt u dan ook – met inachtneming van onze zienswijze – het ontwerp omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, waarbij de bestaande eenrichtingsrijweg behouden blijft, ongeacht of deze in- of uitgaand verkeer faciliteert. Een en ander met dien verstande dat het daarnaast van essentieel belang is dat het prominente voetgangersgebied behouden blijft om de veiligheid en leefkwaliteit van de bewoners van met name de maisonnettes te waarborgen. **Aanvullend punt van aandacht**	In de RSU is de ambitie voor toevoeging van woningen in de wijk Overvecht, specifiek Overvecht Centrum door de raad vastgelegd. De Omgevingsvisie Overvecht geeft hier nadere invulling in scherpt deze kaders aan. De verdichting van Overvecht en Overvecht Centrum als hoogtstedelijk gebied staat hierbij vanuit project niet ter discussie. De gewenste verdichting met woningen betekent meer hoogbouw en daarmee een verandering van de bestaande situatie. De exacte invulling van deze woningbouw, inclusief bouwhoogtes en inpassing van bouwplannen is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit wordt nader uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum. Hierbij is goede inpassing van hoogbouw t.o.v. bestaand vastgoed een aandachtspunt en ontwerpuitdaging. Het waar mogelijk verminderen van de door u genoemde schaduwwerking, privacyverlies en uitzicht vindt in het planproces Masterplan Overvecht Centrum en nadere uitwerking van bouwplannen daaropvolgend plaats.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een ander punt van zorg betreft de voorgenomen gebouwhoogtes van de naastgelegen gebouwen, met name ter plaatse van de huidige Karwei. De geplande aanzienlijke verhoging van deze gebouwen zorgt voor o.a. schaduwwerking, privacyverlies en verstoring van het uitzicht. Dit alles heeft een negatieve impact op de leefkwaliteit van onze bewoners hetgeen wij niet wenslijk achten.	
379	Dank voor uw informatie over het ter visie leggen van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierbij geven we vanuit NAAM een eerste korte reactie. In het deelgebied Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauw Kapel hebben we als [redacted] Voor de gemeente Utrecht is dit een belangrijk (uitloop)gebied en ook opgenomen in de visie. Het is belangrijk dat de visie in goed overleg met deze partijen opgesteld wordt. U geeft in uw kaarten aan om de verbindingen, voor mens en dier, te willen versterken tussen de wijkdelen van Overvecht en dit deelgebied. Daarbij is het belangrijk dat dit op de juiste plekken en wijze gebeurt. En verbeteren van verbindingen voor mens en dier geldt ook voor het deelgebied Noorderpark en verdere omgeving. In de verbindingen is de aansluiting met het openbaar vervoer ook heel belangrijk, omdat er al een grote druk ligt op ontsluiting voor auto's en parkeren. Binnen het deelgebied ziet u ook mogelijkheden voor (verkenning naar) diverse ontwikkelingen. De door u beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het gebruik en daarmee op de doelen en het beheer van onze terreinen en op de aansluiting en functioneren van onze gebieden in het grotere geheel. Als algemeen uitgangspunt geven we mee dat vooraf inzichtelijk moet zijn als veranderingen invloed hebben op onze gebieden, met als insteek dat dit leidt tot een versterking van doelen en functies. En dat er vooral ook goede afspraken gemaakt moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen en inrichting, bijvoorbeeld ook over het borging van het beheer voor de lange termijn.	Bedankt voor uw reactie. We nemen bij toekomstige ontwikkelingen graag contact op met NAAM als belangrijke partner in het gebied voor het verder invullen van onze (gezamenlijke) ambities voor het Noorderpark. Het platform 'overleg Noorderpark-Ruigenhoek) zou daarvoor ook in toekomst een goed platform kunnen zijn naast een goede ambtelijke samenwerking op veel issues die zowel de gemeente als ook NAAM raken. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vragen u om met ons in overleg te treden over de invulling van de door u beoogde zaken als dit onze doelen en gebieden betreft en/of daarop van invloed kan zijn.	
380	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. <u>Daarnaast is het mij onduidelijk</u> waarom de vechtbrug die aansluit op het fietspad door het park (de onderste brug in Vechtzoom – Noord) en de fietsroute zijn aangeduid als Hoofdfietsroute, terwijl de andere bruggen in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtzoom- Noord en Vechtzoom-Zuid zouden aansluiten op recreatieve hoofdfietsroutes (kaart op pagina 28). De eerstgenoemde fietsroute gaat namelijk door een park en vervolgens door een woonwijk en is daardoor minder herkenbaar, vaak langer en onveiliger dan de andere 2 routes. De andere 2 fietsroutes kenmerken zich juist door de duidelijke rechte verbinding met de rest van Overvecht. Het is daarom logischer de labeling van recreatief en hoofdfietsroute voor deze fietsroutes om te draaien. Kunt u dit voorstel overnemen? Daarnaast lijkt het erop dat op de kaarten in Deel B, pag 65 en 67 de mogelijke brug ter hoogte van de Klopvaart ontbreekt. Is dit bewust en zo nee, kan dit dan aangepast / verduidelijkt worden? Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	
	5. Recreatie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de fasering is het mij nog onduidelijk wat er gaat gebeuren met de herinrichting van de fietsroute bij de Belo Horizontedreef en het sportpark. Het lijkt erop dat in de eerste fase al wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute. Deze fietsroute ligt ter hoogte van een ingetekende brug in Vechzoom-Zuid. Kan het zo zijn dat de brug gelijk met de vernieuwing van de fietsroute wordt aangepakt? Ik kan me namelijk voorstellen dat u inschat dat dit efficienter is dan nu de boel open gooien voor een betere fietsverbdingin om dit een paar jaar later weer te doen voor een fietsbrug die juist op die route aansluit. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
381	Namens meer dan 1100 personen (huidig aantal) die de petitie tegen de huidige Omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben ondertekend, namens een groter aantal personen die de ondertekening niet hebben bevestigd (en	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel

Nr.	Reactie	Antwoord
	daardoor niet op de teller staan) en een nog groter aantal bewoners wiens geluid wij vertegenwoordigen, maar om een of andere reden dit (nog) niet hebben ondertekend (https://omgevingsvisieovervecht.petities.nl/). Wij willen bij deze onze zienswijze indienen namens de meerderheid van de bewoners van Overvecht. Wij, de bewoners en ondernemers van Overvecht, constateren dat: • De Omgevingsvisie Overvecht 2040 extreem radicaal ingrijpende, nadelige en schadelijke effecten zal hebben voor de wijk Overvecht. • De huidige visie een verslechtering is van het woongenot, inperking van bewegingsvrijheid en zelfbeschikking, extreme hinder en stress zal veroorzaken in het dagelijkse leven zoals extreem langere reistijden en verkeersopstoppingen, mensen uit hun huizen weggejaagd worden door sloopplannen van sociale huurwoningen en de zwaksten en speciale doelgroepen zoals gehandicapten het hardst getroffen worden door het verdwijnen van verkeersefficiënte routes die hun leven met beperking nog moeilijker en ondraaglijker zal maken. • De gemeente direct tegen de wensen en behoeftes ingaat van de bewoners van Overvecht, deze onvoldoende in acht zijn genomen en er geen serieus, adequaat en verantwoord onderzoek is gedaan naar de wensen en behoeftes van de wijkbewoners (*zie blz.4 en 5 van het Participatieverslag*). • De gemeente bovendien bewust de wensen van de meerderheid van de kleine groep bewoners, die wel participeerden aan het zogenaamde onderzoek, aan de laars heeft gelapt (*zie het Participatieverslag blz.10 en 15*) waardoor er sprake is van een schijnparticipatie en er daarom in werkelijkheid nog minder draagvlak is voor deze Omgevingsvisie dan de gemeente pretendeert. • De gemeente in het openbaar geen eerlijke communicatie heeft uitgevoerd met betrekking tot de daadwerkelijke gevolgen van deze visie op het leven van de bewoners in Overvecht. Integendeel heeft de gemeente het rooskleuriger gepresenteerd en de valse indruk gewekt dat de bewoners van Overvecht hier gelukkig en blij mee zijn wat nu heeft geleidt tot een gevoel van misleiding bij de bewoners van Overvecht.	Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er nog significant andere meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. We hebben op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. De gemeente beseft dat dit soms lastig kan zijn voor bewoners, en waardeert de betrokkenheid van iedereen die heeft meegedacht en zijn of haar zorgen heeft gedeeld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken van de gemeente dat de huidige (concept) Omgevingsvisie Overvecht 2040, zoals die nu gepresenteerd is, verworpen wordt en de gemeente met een andere en/of gewijzigde Omgevingsvisie komt waar de wijkbewoners wel tevreden mee zijn, zich in kunnen herkennen en vooral een visie waar er echte draagvlak voor is. Bij deze willen we jullie namens de grote meerderheid van de bewoners van Overvecht onze zienswijze en kritiek kenbaar maken via onder andere deze kanaal op de e-mail. Tevens zullen wij ook andere wegen bewandelen om onze weerstand en verwerping te laten blijken van het huidige concept Omgevingsvisie Overvecht 2040.	
382	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een zeer belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is er een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij veel. Manege 't Hoogt speelt een belangrijke rol in ons gezin. Onze dochter van 10 jaar heeft dankzij Manege 't Hoogt het paardenvirus opgelopen en haar wekelijkse les is een belangrijk hoogtepunt in de week. Naast dat ze echt geniet van het paardrijden, werkt het ook ondersteunend en vormend ten aanzien van haar executieve vaardigheden. We hebben sterk de indruk dat het een cruciale invloed heeft gehad op de ontwikkeling van onze dochter tot een sociaal, initiatiefrijk, verantwoordelijk en	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelfstandig persoon. Ook het Young Leaders programma heeft hieraan bijgedragen. Mijn vrouw is ook met lessen begonnen vanuit het idee dat het leuk is om samen met onze dochter in de natuur te kunnen rijden. Een mooi doel, met daarnaast een vergrote betrokkenheid bij de hobby van onze dochter en een aanzienlijke bijdrage in het uitbreiden van sociale connecties. Mijn vrouw heeft dankzij het paardrijden een aanzienlijk betere conditie gekregen, geniet er zichtbaar van, en heeft door het paardrijden minder gezondheidsklachten. Voor ons is Manege 't Hoogt dus een essentieel element in ons gezinssysteem en absoluut onmisbaar. Daarbij komt dat de manege wordt gerund door een passievol team met duidelijk oog voor paardenwelzijn. We zijn ervan overtuigd dat de positieve impact die de manege op ons gezin heeft gehad, veel verder reikt en dat er talloze gezinnen zijn waar dit ook geldt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
383	Graag delen wij met u in deze zienswijze nog twee zorgen, waarvan wij het belangrijk vinden dat u deze kent. 1. Wij zijn positief over de insteek om geen extra woningbouw op bedrijventerrein Nieuw Overvecht te faciliteren. Dit voorkomt speculatie van ontwikkelaars en/of beleggers, wat een prijsopdrijvend effect heeft. Dat effect is voor ondernemers die op ons terrein een (betaalbare) plek zoeken of willen uitbreiden ongewenst. Daarnaast betekent extra woningbouw op het bedrijventerrein ook forse beperkingen voor de milieuruimte van omliggende bedrijven. Met de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt nu en in de toekomst, is dat buitengewoon nadelig en wat ons betreft dus ook zeer ongewenst. Bedrijfsvestiging, -verplaatsing en -uitbreiding is door deze krapte buitengewoon lastig geworden. Dat doet de ondernemende regio Utrecht geen goed. Uit onze gesprekken met de ambtenaren van gemeente Utrecht begrijpen wij dat vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers met (concept) plannen	Dank voor uw reactie en de steun die u uitspreekt in de uitvoering van deze omgevingsvisie Overvecht. 1. Wij houden vast aan de lijn dat er geen woningbouw wordt toegelaten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht en hopen hiermee het prijsopdrijvende effect en/of speculatie tegen te gaan. Daarnaast hopen wij dat we door o.a. deze keuze te maken zorgen voor transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een duurzaam en toekomstvast bedrijventerrein. 2a. We erkennen het belang van een heldere koppeling tussen ambities en benodigde financiering. We realiseren ons dat zonder concreet uitvoeringsprogramma en budget de ambities moeilijk vorm krijgen. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor woningbouw vermoedelijk bezwaar gaan maken tegen de insteek van de ontwerpomgevingsvisie om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Wij maken ons grote zorgen om de druk die op u uitgeoefend gaat worden vanuit deze vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers. De woningnood is immers ook groot in de stad en we zien dat veel bedrijfspanden in de stad afgelopen jaren al getransformeerd zijn naar woningen. Dat vergroot de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt steeds verder en drukt ondernemers en bedrijven de stad uit, waardoor het vinden van personeel, onder andere voor de technische beroepen, nog problematischer wordt dan het nu al is. Onze oproep aan u is daarom: houd het bedrijventerrein daarom bedrijventerrein, zoals nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat! 2. Onze tweede zorg zit in de uitvoerbaarheid van deze ontwerp-omgevingsvisie. We missen concrete handvatten, waarmee de uitvoering van alle positieve ambities vorm kan krijgen. a. Denk bijvoorbeeld aan een duidelijkere koppeling van ambities aan de bijbehorende financiën, zodat inzichtelijk wordt wat wanneer aan de orde komt. Bij de omgevingsvisie Werkspoorkwartier – waar enkele betrokkenen op Nieuw Overvecht ook aan hebben meegewerkt – zien we die koppeling als een belangrijk verbeterpunt, dat we in Overvecht direct kunnen toepassen. Het parkeren in hubs lijkt bijvoorbeeld een goede oplossingsrichting, maar wie kan dit betalen en gaat dit aanjagen? Hetzelfde geldt voor de ambitie om het bedrijventerrein te vergroenen. b. Daarnaast denken we ook aan de wijze van prioritering. Onze ervaring van afgelopen jaren is dat bij bijvoorbeeld klimaatadaptatie door de gemeente gezegd wordt dat de woonbuurten voorrang krijgen, terwijl de impact die gemaakt kan worden op een plek als het bedrijventerrein veel groter is, omdat dat een hitte-eiland is. c. Verder gaat het ook om concreetheid van welke functies op basis van de ontwerpomgevingsvisie toegestaan worden. Dat vraagt een actualisering van het geldende bestemmingsplan. Wij vinden een doorvertaling van de omgevingsvisie naar het detailniveau van een omgevingsplan daarom noodzakelijk. Wanneer staat dat op de planning van de gemeente? Afgelopen jaren heeft ONO veel ondernemers gesproken die prima op het bedrijventerrein passen, maar niet werden toegestaan vanuit gemeentelijk handhaving. Veelal	zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. b. bij prioritering van werkzaamheden ten behoeve van klimaatadapatie gaan we uit van een integrale aanpak en werk met werk maken. Omdat de vervangingsopgave riolering in woonbuurten eerder gepland staat dan in Nieuw Overvecht zijn de woonbuurten eerder aan de beurt. c. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal in veel gevallen een nieuw omgevingsplan worden gemaakt. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer dit zal zijn. d. Mobiliteitsvraagstukken en netcongestie kunnen inderdaad van invloed zijn op het kunnen behalen van ambities. 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. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen. De omgevingsvisie Overvecht richt zich daarnaast vooral op ruimtelijke en strategische thema’s maar niet op specifieke thema’s zoals netcongestie. We weten nu nog niet of alle ambities betaalbaar zijn. De realisatie van de ambities is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is in hoofdstuk C de financieringsstrategie omschreven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn dat bedrijven die juist wel iets toevoegen als het gaat om sociale veiligheid (ogen en oren in het gebied buiten kantoortijden), imagoverbetering (nieuw type ondernemers of partijen die investeren in de uitstraling van het vastgoed), etc. Een coffeeshop vestigen op het bedrijventerrein is echter mogelijk wel aan de orde. De omgevingsvisie benoemt weliswaar mogelijke functies op het bedrijventerrein, maar we vinden de uitvoerbaarheid tekortschieten als elke nieuwe bedrijfsvestiging of -uitbreiding steeds op basis van een losse omgevingsvergunning door de gemeente geregeld wordt. Zeker ook omdat functiemening binnen een pand zorgt voor effectief ruimtegebruik en in veel gevallen een gewenste invulling oplevert. d. De beoogde intensivering van het ruimtegebruik en het aantal banen juichen we toe. Daar verwachten we komende jaren echter ook nog forse uitdagingen als gevolg van netcongestie, bereikbaarheid en betaald parkeren. Dat maakt het realiseren van de ambities er niet makkelijker op. Zijn alle ambities wel betaalbaar? En wat is het effect hiervan op de uitvoerbaarheid van de omgevingsvisie?	
384	Bij het doornemen van de omgevingsvisie heb ik vooral gelet op twee aspecten die niet alleen van maatschappelijk belang zijn, maar die ik ook persoonlijk belangrijk vind als bewoner van de wijk Overvecht. Het gaat hier als eerste om het realiseren van meer (betaalbare) woningen en ten tweede het behoud, of zelfs de toename, van de hoeveelheid ‘groen’ in de wijk. Zoals aangegeven zijn er in de wijk Overvecht weinig mogelijkheden tot het realiseren van extra woningen binnen de bestaande grenzen van de wijk. Mijn vraag aan u is dan ook of er al “ INside the box ” gedacht werd? Ik bedoel hiermee te zeggen dat, naast de aanwezige expansiedrift, er wellicht gekeken kan worden naar gebieden die eigenlijk niet meer in de wijk thuishoren doordat ze werden opgeslokt als gevolg van de jarenlange groei van de wijk. Naar mijn mening hoort in een wijk, die uit haar (ouderwetse) jasje groeit en waar woningnood is, geen industrieterrein/autoboulevard meer thuis. Dit soort bedrijven kunnen naar de periferie van de stad verplaatst worden om ruimte te	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). Daarom hebben we gekozen voor het behoud en de intensivering van het bedrijventerrein. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken voor woningbouw en andere faciliteiten zoals winkels en zorgcentra. Daarnaast liggen in het verlengde van dit gebied de uitgestrekte weilanden richting Zuilen/Maarssen die eventueel op een later moment ter uitbreiding aangekocht zouden kunnen worden voor het realiseren van woonwijken en sportvelden (beide hieronder weergegeven met de gele omlijning). Verder is het prettig om in een groene omgeving op te kunnen groeien, te kunnen leven en te recreëren. De stad Utrecht heeft door de jaren heen erg haar best gedaan om van Overvecht een groene wijk te maken. In de omgevingsvisie geeft de gemeente Utrecht aan het belangrijk te vinden dat er sprake moet zijn van “uitzicht op het landschap”. Als bewoner van de Gageldijk zitten we voor dit aspect van de visie op één lijn. Toch vind ik het vreemd dat de gemeente Utrecht in diezelfde gedachte vervolgens ook windmolens en velden met zonnepanelen vindt passen. Zeker als het hier gaat om een gebied waar meerdere zaken samenkomen zoals: Unesco werelderfgoed, Natura 2000 gebied, Noorderpark, Gagelbos. Dit prachtige gebied, waar wandelaars en fietsers kunnen genieten van de natuur, willen we toch niet te niet doen door precies in deze kwetsbare ecosystemen duurzame energie op te gaan wekken. Ieder weldenkend mens is voorstander van “groene” energie, maar hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat zonnepanelen en windmolens alles behalve een natuurlijke of groene uitstraling hebben. Zo zijn zonnepanelen funest voor plantengroei als gevolg ook voor de insecten die hierin leven of vogels die hier broeden. Volgens mij zijn er veel meer alternatieve vierkante meters aan oppervlak te behalen voor het plaatsen van zonnepanelen op alle platte daken in de gemeente Utrecht. Vervolgens is het ook vreemd dat ditzelfde gebied aangemerkt wordt als zoeklocatie voor sportvelden. Maak de Gageldijk en de achterliggende parken, bossen en polders zo aantrekkelijk mogelijk voor wandelaars en fietsers door mooie wandelroutes aan te leggen en nieuwe fietspaden te realiseren (denk daarbij aan het sluipverkeer op de Gageldijk richting Fort de Gagel en de gevaarlijke situaties die daar ontstaan voor de zwakke weggebruiker). Maar sportcomplexen, kantines met parkeerplaatsen en sportvelden horen toch niet	is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	thuis in een natuurgebied. Dit soort ontwikkelingen gaan toch volledig in tegen “een vrij uitzicht over het landschap”. Erg fraai zijn de waterlinie bunkers niet meer tussen hekwerken en lichtmasten. Ik begrijp volledig dat er binnen de wijk Overvecht nood is aan ruimte om beoogde plannen te realiseren, maar om daarvoor de noordelijke rand van Utrecht te gebruiken met de prachtige natuur is alles behalve wenselijk. Alternatieven zijn mogelijk zoals ik eerder heb aangegeven. Of men moet accepteren dat de wijk Overvecht in oppervlak niet zal vergroten en haar buitengrenzen moet respecteren. Dan kan er beter gekeken worden naar verbeteringsmogelijkheden in de bestaande buurten van de wijk.	
385	[redacted] zienswijze, om de visie welke er nu ligt te heroverwegen en anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving zo moeten inrichten dat er meer ruimte is voor groen en indien mogelijk verkeersbewegingen op fossiele brandstoffen worden beperkt. Ons winkelgebied heeft een dermate functie in “onze” omgeving dat naast het voorzien in de dagelijkse levensbehoeften ook de verbinding met elkaar in de wijk, breder dan alleen Vechtzoom-Zuid, van groot maatschappelijk belang is. In de visie welke er nu ligt is de “verbinding” letterlijk en figuurlijk gedwarsboomd. Daar waar we, bewoners en ondernemers, allen dagelijks heel hard werken en verbinden, wordt dit “Even geparkeerd” voor het grote plan: de Omgevingsvisie. Dit is een gemiste kans. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. Voor winkelcentrum De Klop kan de ontwerp Omgevingsvisie die er nu ligt desastreus zijn. Het verzorgingsgebied is immers groter dan alleen Vechtzoom-Zuid. Met de voorliggende visie komt de bereikbaarheid van De Klop zwaar onder druk te staan. De ondernemers zijn ook de verbinders van een wijk, zij staan letterlijk en figuurlijk in verbinding met de omgeving en hebben daarmee dus grote maatschappelijke impact.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De ontwerp omgevingsvisie zet in op het verbeteren en aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Zeker voor relatief korte verplaatsingen. U geeft aan dat de bereikbaarheid van Winkelhart De Klop met de omgevingsvisie zwaar onder druk komt te staan. U doelt dan waarschijnlijk op de bereikbaarheid met de auto. Slechts een deel van de bezoekers van het winkelcentrum komt met de auto (ter referentie: 18% van de consumenten georiënteerd op het Shopping Center Overvecht Centrum komt met de auto). Wij verwachten dat de gevolgen van de verschillende maatregelen voor autoverkeer niet of nauwelijks effect heeft op het winkelgebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit met ons het gesprek aan te gaan om tot een breed gedragen omgevingsvisie voor Overvecht te komen.	
386	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	
	5. Recreatie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
387	**Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte:** ● De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. **Onze zorgen en vragen:** • **Nieuwe woningen:** Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • **Consequenties voor ons gebouw:** In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • **Uitzicht/zichtlijn:** We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen	omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • **Veiligheid:** Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. **Behoud van Groen:** • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. • **Onze zorgen en vragen:** • **Groene ruimte:** We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te • behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? • **Sociale veiligheid:** Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bijwoonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. **Kortom:** *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen*	natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	*gebouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen **achter** de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.*	
388	De ambitieuze plannen voor Overvecht, waaronder de bouw van **5000 nieuwe woningen**, het creëren van **arbeidsplaatsen** en de aanleg van **groenvoorzieningen**, zijn prijzenswaardig. Echter, de geplande hoogbouw rondom het station roept vragen op over **veiligheid**, toename van drukte en mogelijk verlies van groen, wat zorgen baart. De verwachte bevolkingsgroei zal de druk op zowel **winkelcentrum Overvecht** als het stationsgebied verhogen, wat de sociale cohesie kan belasten en mogelijk de sociale veiligheid en het risico op criminaliteit verhoogt. Dit brengt de leefbaarheid van het stationsgebied in gevaar. Volgens de visie worden in het stationsgebied en de directe omgeving **750 extra woningen** en ongeveer **500 nieuwe werkplekken** gecreëerd. Dit zou neerkomen op ongeveer zes woontorens van **60 tot 70 meter hoog**, aangevuld met laagbouw. Voor de realisatie van de werkplekken is een aanzienlijk kantoorgebouw nodig. Ik vraag me af hoe deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder bestaande gebouwen te slopen. Het behoud van uitzicht en groene omgeving is voor mij essentieel. Het idee dat hoge gebouwen dit uitzicht kunnen belemmeren en ons van natuurlijk zonlicht beroven, is onaanvaardbaar. Ik ben benieuwd naar de maatregelen die de gemeente neemt om het groen te waarborgen, vooral gezien de geplande bouw van **750 woningen** in onze directe leefomgeving. Hoogbouw in het stationsgebied vind ik niet wenselijk. Er zijn genoeg mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling in andere delen van Overvecht. Een woontoren bij de **P+R bij het station** of elders in Overvecht zou kunnen, maar een concentratie van zes hoogbouwflats van **50-70 meter** in het stationsgebied, plus een extra kantoorgebouw, is onacceptabel.	De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn de 'stedelijke buurten' (oranje) en de hoogstedelijke gebieden (rood). Per kleur gebiedstype geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor ontwikkeling, bebouwingshoogte, structuur, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Sloop / nieuwbouw is in deze gebieden niet uitgesloten. In de rode gebieden is daarvoor waarschijnlijk op sommige plekken sloop nodig. In oranje gebieden doen we dit alleen onder strenge voorwaarden. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wij begrijpen uw zorg. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Wel geven we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels voor ontwikkelingen per kleur gebiedstype in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Daarbij gaan we ook specifiek in op een zorgvuldige inpassing van hoogbouw en het microklimaat (bezonning, wind). Of de ontwikkeling tot hoogstedelijk gebied effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw woning is nu nog niet te

Nr.	Reactie	Antwoord
	De uitbreiding van werkplekken lijkt een onnodige stimulans voor de economie en gaat ten koste van het tuinengebied '**Ons Genot**'. Ik twijfel aan de vraag naar deze werkplekken en zie meer kansen voor ontwikkeling aan de randen van **bedrijventerrein Overvecht Noord**, met uitzicht over de **Vecht** en de weilanden. De **Gambiadreef** en **Kasiadreef** bieden kansen voor stedelijke vernieuwing. Het vervangen van de huidige laagbouw en vierverdiepingenflats door moderne hoogbouw en groenvoorzieningen zou een verbetering zijn. Eerdere ervaringen met het herhuisvesten van bewoners uit gebieden met veel sociale woningbouw zijn positief. *Ik hoop dat onze wijk groen en leefbaar blijft en niet verandert in een stenen dystopie. Ik kijk uit naar aanpassingen in de **Omgevingsvisie**, geïnspireerd door onze feedback, en naar een constructieve dialoog en actieve betrokkenheid bij de toekomst van onze wijk. Ik verzoek u mij te informeren over wijzigingen in de visie op basis van ingediende* *zienswijzen, voordat deze ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd.* *Het behoud van de **groenstrook**, die van de moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzone vormt, is uiterst belangrijk. Het is essentieel dat mijn groene uitzicht niet beperkt wordt door nieuwe bouwprojecten. Ik pleit voor het behoud van onze zichtlijnen en stel voor dat, als de gemeente besluit te bouwen, de nieuwe* *gebouwen achter de groenstrook worden geplaatst, in plaats van ervoor, zoals nu getekend in de omgevingsvisie.*	zeggen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Ook in andere delen van Overvecht die daarvoor geschikt zijn worden woningen toegevoegd. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen, om hoeveel woongebouwen het gaat en wat de hoogte zal zijn is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
		De beoogde werkplekken dragen bij aan de bestaanszekerheid en de professionele ontwikkelingsmogelijkheden van de mensen die die werkplekken gaan invullen. We delen niet uw stelling dat de werkplekken ten koste zouden gaan van volkstuinencomplex 'Ons Genot'. Insteek is vooral om op het bestaande bedrijventerrein het vastgoed te vernieuwen, te verduurzamen en te intensiveren. Om op die manier meer werkplekken te creëren. Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Wel is op de kaart aangegeven dat we een robuuste groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
		van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
389	Tijdens deze inloopavonden konden er geen concrete antwoorden gegeven worden op onze ingebrachte punten en daarom vraagt het [redacted] meer informatie over de volgende voorgestelde wijzigingen. A. In ons gebied wordt de Carnegiedreef afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer omdat hier een HOV lijn wordt aangebracht. De parallel lopende Amazonedreef met het einde een bussluis wordt niet opengesteld voor gemotoriseerd verkeer richting centrum. Al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit moet in het plan via de Noordelijke Rondweg Utrecht (NRU) naar het centrum, Tuindorp rijden. De medewerkers van de gemeente Utrecht gaan er van uit dat de mensen met een auto nu allemaal met de nieuwe HOV lijn gaan en de auto laten staan. Wij denken dat dit een utopie is. De mensen die nu een auto hebben, hebben die met de redenen: onregelmatig werk, werk elders, familiebezoek, overige redenen etc. Fietsen , OV kan maar er blijven veel redenen en ritten over waarvoor de auto het meest geschikt is. Ouderen die auto- afhankelijk zijn en niet meer ver kunnen lopen of fietsen, kunnen alleen met een auto nog ergens komen en zich vrij bewegen. Een bushalte bereiken is daardoor niet vanzelfsprekend voor deze ouderen. Politiek en Gemeentelijk beleid is dat ouderen steeds langer zelfstandig thuis moeten blijven wonen. Dit langer zelfstandig thuis blijven wonen wordt belemmerd als zij zich niet meer per auto kunnen verplaatsen. Het gemeentelijk beleid werkt hier tegenstrijdig aan haar eigen beleidsregels . De NRU is nu al overvol omdat de eerder gewenste aanpassingen niet gerealiseerd gaan worden door de gemeente en rijksoverheid. De aansluiting Rio Brancodreef, Francisdreef, NRU is druk en in het plan staat dat de Franciscusdreef nog verder ingeperkt wordt kwa doorstroming om voetgangers en fietsers makkelijker te laten oversteken. Met de toevoeging van al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit wordt de leefbaarheid in de wijk slecht. Er zullen veel wachttijden en daarmee uitlaatgassen van auto's de lucht in gaan. Verkeerslichten zijn niet afgesteld op zoveel verkeer. Bij de kruising Rio Brancodreef / Franciscusdreef zijn veel kruisende wegen die allemaal op elkaar moeten wachten met verkeerslichten. Alternatieven die de VVE voorstelt zijn:	A. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. B. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en "Verschillend voor iedereen" uitgangspunten gegeven die ingaan op:

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Om de Amazonedreef open te houden voor gemotoriseerd verkeer wijk in en uit en een maximum snelheid van 30 km. in te stellen, te handhaven en rotondes aan te leggen om doorstroming te borgen. Verwijder de bus sluis zoals al eerder is geopperd in plannen van de gemeente. 2. De Rio Brancodreef richting Francisdreef en NRU aanpassen door er een 30 km. weg van te maken en alle verkeerslichten kruisende wegen om te bouwen naar rotondes waardoor de doorstroming veel beter wordt. Tevens moet de NRU aangepast worden om al het verkeer van Zuilense Ring richting A27 beter te laten doorstromen middels gescheiden rijbanen van het verkeer richting Zuilense ring/ A27 en richting centrum wijk uit/in. B. In het plan worden 5.000 woningen bijgebouwd in Overvecht. In het plan van de Tigrisdreef staat ook hoogbouw gepland rondom de HOV baan. Overvecht is vol en nog meer bebouwing draagt niet bij tot de veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Het aantal auto's in de wijk is nu al te veel en de overlast die jongeren brengen neemt elk jaar toe. In Overvecht wonen veel bewoners voor wie auto's, motoren, brommers, scooters en fatbikes status symbolen zijn. Zij laten dit helaas graag zien en horen. Handhaving van leefregels is een probleem voor de overbezette BOA's en politie. Drugshandelaren, hangjongeren, vuil naast containers, snelheidsovertredingen zijn aan de orde van de dag bij de huidige wijkbewoners. Recente ongeregeldheden in winkelcentrum Overvecht zijn een voorbeeld van de stand van de wijk. Burgemeester en politie doen wat ze kunnen maar de mentaliteit van jongeren en hun ouders is niet datgene wat we in onze samenleving gewoon waren. Respect voor gezag ontbreekt steeds meer. Moreel besef holt achteruit. De gemeente medewerkers gaan ervan uit dat door toevoegen van nog meer woningen dit bewoners zijn die de balans in de wijk gaan terug brengen naar goede bewoners en dat zij geen auto hebben omdat ze gaan wonen aan de HOV lijn. Bouwen van ondergrondse parkeergarages zou een optie zijn om de druk op de straat te verminderen. De VVE Pascalplein adviseert om, als er al nieuwe woningen moeten komen, de nieuwe woningen bijvoorbeeld op Nieuw-Overvecht te gaan doen. Daar is ruimte en geeft gelijk de mogelijkheid om de sociale controle in dat gebied te	- 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 woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) - Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein. C. We onderschrijven dat o.a. door de toename van online winkelen, het winkelaanbod in de wijken/buurten verandert. Dat is met name het geval bij non-food winkels, zoals kleding-, schoenen- of electronicawinkels, omdat daar de concurrentie met internetverkoop het grootst is. De food winkels doen het een stuk beter, maar kunnen de verschraling niet in hun eentje tegenhouden. Buurtbewoners kunnen winkels in de buurt ondersteunen en overeind houden door lokaal te kopen. De gemeente stimuleert en faciliteert functiemenging bij buurtwinkelcentra door bijvoorbeeld sportfuncties als fitnesscentra toe te staan, zorgvoorzieningen of gezondheidscentra. Verder heeft de gemeente afgelopen jaren vanuit de subsidie vitale winkelgebieden 60.000 euro bijgedragen aan de vernieuwing van de naamborden bij winkelcentrum De Klop, die samen met de eigenaar en ondernemersvereniging is opgepakt. Daarmee is een verbetering van de uitstraling van het winkelcentrum uitgevoerd. De nieuwe woningen die gepland worden in Overvecht dragen bij aan meer draagvlak voor behoud en versterking van de buurtwinkelvoorzieningen en voor een diversere en draagkrachterige buurtbevolking.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren. Dit stuk van de wijk is nu niet de plek voor een veilig en prettig verblijf. Een woonwijk, als gebouwd, op het oude Overvecht ziekenhuis gebied zou een welkome toevoeging zijn aan een betere balans van type eigenaars. We willen geen extra hoogbouw meer in Overvecht. C. Winkels en winkelcentra Het winkelcentrum de Klop, welke dichtbij ons complex ligt, is in de afgelopen 10 jaar ernstig achteruit gegaan kwa winkelsamenstelling. Ook het groot Winkelcentrum Overvecht is niet meer het winkelcentrum waar je prettig gaat winkelen. Voor speciaalzaken moet je tegenwoordig uitwijken naar Vleuterweide, Tuindorp of Zuilen. Er zijn plannen om de winkelcentra op te knappen en weer aantrekkelijk te maken maar de vraag is of er ondernemers zijn die willen investeren in deze winkelcentra omdat de verdeling van het type inwoners van Overvecht steeds meer uit balans raakt. Prioriteit zou moeten zijn om Overvecht weer interessant te maken voor alle Utrechters zodat we niet langer “de wijk van de kanslozen” zijn zoals in de media komt. Overvecht is de groenste wijk van Utrecht en dat willen we graag zo houden. Er is ruimte voor fietsen en wandelen maar er moet ook ruimte blijven voor prettig leven. Lokaal winkelen is beter voor het milieu door minder auto bewegingen en een bloeiende economie ook voor nieuwe ondernemers. Als eigenaar van één van de appartementen van de St. Eustatiusdreef 300-388 en lid van de VVE Pascalplein, verzoek ik de gemeente Utrecht de hierboven beschreven alternatieven en bezwaren te bestuderen en mij, via het bestuur van de VVE Pascalplein, te informeren wat de reactie van de gemeenteraad is. Samenvattend: • Afsluiten van de Carnegiedreef en de Amazonedreef leidt tot onveiligheid en milieugevolgen in heel Overvecht-Noord • Het bouwen van 5.000 woning leidt tot nog meer onbalans van de type bewoners en de wijk is al te vol en leidt tot nog meer auto’s. • Opvoeden van ouders en jongeren is een maatschappelijk vraagstuk waar gemeenteraad, BOA’s en Politie hun handen al aan vol hebben. Willen we Overvecht leefbaar houden dan moet dit prioriteit krijgen van eenieder.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De winkelcentra verliezen steeds meer traditionele ondernemers waardoor inwoners van Overvecht hun boodschappen elders in Utrecht of Vleuten gaan doen. De veiligheid op en rond de winkelcentra holt achteruit.	
390	Ik ben het eens met: - minder auto's in de woonbuurten. Er wordt nu vaak veel te hard gereden. Punt van zorg: blijven de woonbuurten wel goed bereikbaar voor hulpdiensten? - Ook vind ik het een goed idee om de Zamenhofdreef helemaal af te sluiten voor auto's. Er helemaal een groene boulevard van maken lijkt mij vooral prettig als er veel woningen bij komen bij het winkelcentrum. Ik ben het niet eens met: De Carnegiedreef afsluiten voor autoverkeer. Want dan missen we een belangrijke weg om de wijk in en uit te komen. Nu staat het verkeer al vaak vast op de Marnixlaan en de ring. Dit wordt dan nog veel erger, zeker als het aantal bewoners van Overvecht nog veel toeneemt door de geplande extra woningen. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt dan een probleem. Ik zie ook geen noodzaak hiervoor. De Carnegiedreef gaat niet door een woonbuurt. De enige reden die ik hiervoor in de omgevingsvisie lees is dat Park de Watertoren en Park de Gagel zo worden verbonden. Maar dat is volgens mij helemaal niet nodig. Beide parken functioneren prima los van elkaar. Ik ben het eens met: Bouw van extra woningen. Dit is echt nodig. Ik ben het niet eens met: - sloop van mijn flat (portaalflat aan Gloriantdreef), dit is een prima flat die voorlopig (zeker de komende 15 jaar) echt niet gesloopt hoeft te worden - veel heel hoge woontorens vlak bij elkaar, zoals nu gepland bij Winkelcentrum Overvecht. Dit is niet goed voor de bewoners zelf: te veel mensen in één flat, niet goed voor de omwonenden: groot deel van de dag geen zonlicht, en ook niet goed voor de sfeer op straat. Hiervoor loopt een apart traject 'masterplan Overvecht centrum'. Maar het lijkt mij goed dat er ook in deze omgevingsvisie voor heel Overvecht in elk geval	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt nagedacht over de maximale hoogte van de geplande extra woningen in de wijk. 70 meter vind ik echt te hoog.	
391	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
392	Met belangstelling las ik het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zorgen te uiten over en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten daarom vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is tamelijk onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien ’tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in’ wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Kunt u uitleggen waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden en hoe het voordeel van het toevoegen van deze schakels opweegt tegen de nadelen (kosten, veiligheid)? In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
393	Daarbij richt ik mij specifiek op de visie over het uitbreiden van voorzieningen voor sport. Het gebied waar nu Tuinvereniging Ons Genot is gevestigd wordt genoemd als mogelijke locatie voor sportvelden. Het idee is dan om de vereniging te verhuizen naar het Noorderpark. Als voordeel wordt onder andere genoemd bereikbaarheid en parkeren. Moestuinen zouden beter bij het Noorderpark passen Waaraan onder meer aan voorbij wordt gegaan is het feit dat Tuinvereniging Ons Genot niet alleen een functie vervult voor bewoners uit Overvecht maar met name ook voor bewoners uit Zuilen • Een groot deel van de tuiniers komt uit Zuilen. Een wijk die aan alle kanten toch al onder druk staat door verkeer en overlast van industrieterrein Lage Weide • Het verplaatsen naar het Noorderpark maakt dat de tuinvereniging op grote afstand van de wijk Zuilen komt te liggen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

	• Zuilen heeft maar een beperkte hoeveelheid groen voor recreatie en ontspanning, dat wordt dan nog beperkter.
	• In het participatieverslag is vermeld dat 33% van de bewoners in Overvecht de voorkeur geeft aan sportvelden op de plek van Ons Genot. Aan de bewoners van Zuilen zijn hierover echter geen vragen gesteld.
	• Het terrein van Ons Genot wordt niet alleen door tuiniers gebruikt. Ook bewoners uit o.a. Zuilen zoals gezinnen met jonge kinderen komen graag op het complex. Er is een leuke speeltuin waar kinderen veilig kunnen spelen.
	• De tuinvereniging vormt een bufferzone tussen het industrieterrein en het natuurgebied Zuilen.
	• Het complex is van grote waarde voor de biodiversiteit in het gebied. Het is een belangrijke voedselbron en broedplek voor diverse vogels, insecten, amfibieën en kleine zoogdieren in een verstedelijkt gebied met verder weinig biodiversiteit. Er is een grote interactie met natuurgebied Zuilen.
	• Het complex bestaat niet alleen uit moestuinen, maar bevat een veelzijdigheid aan verschillende soorten sierbeplanting waaronder bijzondere soorten bomen zoals Sequoia en Edel zilverspar.
	• Andere verenigingen en instellingen maken graag gebruik van de faciliteiten van de vereniging mede door de locatie dicht bij Zuilen/ Utrecht Noord en de goede bereikbaarheid. Zo is/wordt de vereniging en het complex o.a. gebruikt voor:
	  o Natuurworkshops voor kinderen door natuurgidsen van het IVN.
	  o Oefenruimte voor muziek en zangverenigingen
	  o Tuinieren voor mensen met beperking
	  o Ingeplande rustplek voor wandelverenigingen
	  o Vergaderruimte voor diverse organisaties
	  o Teambuilding voor medewerkers gemeente Utrecht
	  o Filmlocatie voor diverse programma's en series zoals De Volkstuin (omroep 24kitchen), Ons Tuintje (omroep ONS). Rust en Vreugd (De NPO gaat hier de nieuwe serie van Hendrik Groen op deze locatie gaan opnemen)
	  o Mogelijkheden voor sociale activiteiten voor ouderen en alleenstaanden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De volwassenheid van het complex m.b.t. waarde voor de natuur is niet in enkele jaren terug te brengen in het Noorderpark of andere plek. Voor veel tuiniers zal het een onmogelijkheid zijn om weer een gelijksoortige plek te creëren als zij nu hebben gerealiseerd op de huidige locatie. • Het verhuizen van de vereniging naar een nieuwe locatie zal ook forse kosten met zich meebrengen. Een vergelijkbaar idee voor een tuinvereniging in de gemeente Schagen kwam op 5 miljoen euro. Het plan werd door deze hoge kosten dan ook niet uitgevoerd. Zoals gezegd wordt de infrastructuur zoals ook een bushalte en parkeermogelijkheid als voordeel gezien voor de aanleg van sportvelden. Er moet echter niet vergeten worden dat voor een tuinverenging net zo goed een infrastructuur aangelegd moet worden. Doordat bij een verhuizing naar het Noorderpark de afstand naar Zuilen veel groter wordt zullen ook meer tuiniers met de auto naar de vereniging komen. Dit is niet in lijn met de visie om Utrecht autoluw te maken. Mijn visie is dat Tuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie niet alleen van meerwaarde is voor de bewoners uit Overvecht en Zuilen maar voor heel Utrecht. De vereniging levert op de huidige locatie een belangrijke bijdrage aan de positieve uitstraling van de stad Utrecht. De mogelijkheden voor sociale activiteiten en recreatie voor Overvecht en Zuilen op de huidige locatie van Ons Genot kunnen verder versterkt worden. Daarmee kan een nog grotere bijdrage worden geleverd aan een verbetering van onderlinge verbinding en kwaliteit van leven in zowel Overvecht als Zuilen/Utrecht Noord	
394	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
395	• In de Omgevingsvisie Overvecht wordt er (net als in de Ruimtelijke Strategie Utrecht) vanuit gegaan dat iedereen jong, sportief en gezond is, en zich zonder enige beperking of moeite fietsend of lopend van A naar B kan verplaatsen. Dat is echter niet de realiteit (en jongeren hopen ooit ook oud te worden).	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vooral in Overvecht -maar ook in de rest van de stad- wonen veel mensen met een lichamelijke beperking. Velen van hen zijn afhankelijk van hun eigen auto, van vervoer per Regiotaxi of Buurt Mobiel, of de hulp (auto) van een bekende. In de Omgevingsvisie Overvecht wordt hier (weer eens) aan voorbij gegaan: wegen binnen de wijk en binnen buurten worden afgesloten voor auto's waardoor deze groep mensen zich moeilijk kanverplaatsen, of zelfs in een isolement komt. Daarnaast zijn veel mantelzorgers (van zowel zelfstandig wonende mensen als van mensen in verzorgings- of verpleeghuizen) afhankelijk van een auto, al was het maar vanwege die mantelzorgtaken. En vergeet in dit kader ook niet de wijkverpleging en medewerkers in de zorgcentra. STOP DUS MET HET AFSLUITEN VAN WEGEN BINNEN OVERVECHT! En zet eens in op handhaving van snelheidslimieten en eenrichtingverkeer waar dat van toepassing is. En handhaaf ook eens op de linksrijders / snelheidsmaniakken op verschillende dreven van Overvecht. Om wat te noemen: op de Neckardreef, Theemsdreef, Marnedreef links langs de verkeersgeleiders racen om een ander in te halen.	is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. Zie hiervoor ook de toelichting in de paragraaf Veilig en verbonden van de beleidsnota omgevingsvisie 2040.
•	Overvecht is ontworpen met een visie. O.a. het idee dat het veel groen moet zijn, en veel uitzicht als compensatie van de hoogbouwflats. Dan moet je dat groen ook in ere / in stand houden, en niet volplempen met nieuwe flats. Stel je eens voor dat je een vergelijkbaar plan zou maken voor het Wilhelminapark, door het gras daar vol te zetten met (nood-)woningen. Dat zou toch geen enkel gemeenteraadslid accepteren (of aandurven)? Om nog maar te zwijgen van de omwonenden, advocatenkantoren, e.d.. Dus houdt het groen in Overvecht, één van de grote pluspunten van de wijk, in stand.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".
•	Op pagina 14: "Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten." Dat klinkt aardig, maar het betekent dat vanuit 'de buurten' de verbindingen slechter worden, want er moet vaker overgestapt worden. En dat geldt zeker als je van de ene 'buurt' naar de andere 'buurt' (of van Zuylenstede	De ontwerp omgevingsvisie (en de maatregel om de Zamenhofdreef autovrij te maken) is in afstemming met het project Overvecht Centrum (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar Nieuw Tamarinde) wilt: dat wordt dan al snel twee keer overstappen (buurtbus – snelle OV – buurtbus), en waarschijnlijk een lange reistijd, want hoe vaak (weinig) gaan die buurtbussen rijden? • Er wordt voor de route van het snelle OV wel een vreemde oplossing gekozen van de Zamenhofdreef naar de Moezeldreef. De Marnedreef wordt zo te zien opgeheven, en de bus wordt door het bestaande park gestuurd, vlak langs de school en huizen van de La Bohemedreef. Niet alleen een grote kapitaalvernietiging aan bestaande infrastructuur, maar ook levensgevaarlijk voor de kinderen uit de buurt tussen Marnedreef en Rubicondreef (of verder tot de Othellodreef): die moeten straks de busbaan oversteken naar de speeltuin of ijsbaan Siberia. • We kennen al enkele van dit soort gevaarlijke routes in Utrecht (o.a. in Leidsche Rijn, en de Vleutenseweg); er hoeft er echt niet nog één bij te komen (tenzij je iets tegen kinderen hebt), of zelfs twee als je de omvorming van de Carnegiedreef mee telt. • Op pagina 72 wordt vermeld dat de Zamenhofdreef helemaal voor auto's afgesloten wordt, o.a. om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wat vreemd: pas enkele jaren geleden is de Zamenhofdreef versmald met hetzelfde doel. Van afsluiten kon toen al geen sprake zijn, want dan zou (de parkeerplaats en de bevoorrading van de winkels van) het Shoppingcenter Overvecht onbereikbaar worden. Daarbij (m.b.t. buurt Taagdreef / Rubicondreef, pag. 78): als de Zamenhofdreef helemaal autovrij wordt gemaakt en de route via de Marnedreef ook vervalt, wordt de bereikbaarheid van de buurt rond de Taagdreef / Rubicondreef wel heel slecht: er blijft dan nog slechts één toegang open. Bij de plannen voor herinrichting van deze buurt is juist steeds uitgegaan van toegang tot de buurt via Taagdreef én Rhonedreef. Daarbij zal de RAVU hier ook niet blij mee zijn, want veel ambulances maken juist gebruik van de route via de Rhonedreef / Marnedreef voor spoedritten. • Met alle afsluitingen: hoe wordt de nieuwbouw bij station Overvecht ontsloten voor(bedrijfs-)auto's? 300-500 woningen + 400 banen op werklocatie, geeft minimaal 900 dagelijkse woon- /werkbewegingen en nog eens werkverkeer, en dat voor zeker 50% per auto. • Er staat ter hoogte van de Nabuccodreef / Winterboeidreef vermeld dat daar een nieuwe fietsverbinding over het spoor komt. Het spoor ligt daar al	ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-centrum-plan-maken/) gemaakt. In de plannen voor het centrumgebied vervalt de toegangsweg via de Zamenhofdreef. De bereikbaarheid voor nood-&hulpdiensten is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Het stationsgebied wordt voor autoverkeer ontsloten via de Tiberdreef/Moezeldreef. Wat betreft de fietsverbindingen onder het spoor: wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Toegankelijkheid voor iedereen is een speerpunt van de gemeente Utrecht en van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040, zie ook de paragraaf Verschillend en voor iedereen. Dit aandachtspunt zullen we meenemen bij het regulier onderhoud. Als dat niet mogelijk is zullen we het oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	iets hoger dan de Winterboeidreef, en zeker hoger dan de straten in Tuindorp. Dat wordt dan een hele klim voor de fietsers. Past dit ook wel in de plannen voor de Christiaan Krammlaan? Is het niet beter / eenvoudiger om de aansluiting op de tunnel bij de Tiberdreef te verbeteren? • Voor het gebied Neckardreef e.o. valt mij op dat er bij park de Watertoren wel wordt gerept over het groen en het water, maar niet over de paden. Bij het park de Watertoren wonen en verblijven veel ouderen en mensen met een beperking (o.a. in Nieuw Tamarinde, de Warande, en de seniorenwoningen aan de Werradreef). Voor degenen die afhankelijk zijn van rollator of rolstoel zijn de huidige paden en trottoirs zeer slecht te berijden. De paden in het park zijn aan de randen dusdanig verzakt, dat ze bol liggen. Langs de Neckardreef zijn de trottoirs ronduit slecht. Doe daar wat aan, en houdt bij de uitvoering van de plannen ook rekening met mensen met een beperking.	
396	Ik heb kennis genomen van de Omgevingsvisie Overvecht en met name naar het het stuk over Bedrijventerrein Overvecht Noord. daat dat verbeterd wordt en vergroend, daar sta ik helemaal achter. Maar als tuinierder bij de paradijselijke Volkstuinvereniging Ons Genot sloeg de schrik mij om het hart toen ik het zinnetje las dat onderzocht wordt om de plaats van de volkstuinen van ‘Ons Genot’ sportvelden te realiseren en de tuinen te verplaatsen naar het Noorderpark. Wat verschrikkelijk! Aan de rand van de niet al te mooie wijken Zuilen en Overvecht liggen prachtige stukken stille natuur, die van zichzelf en in zichzelf een grote waarde hebben en waar de buurtbewoners en andere wandelaars bijzonder veel genoegen aan beleven. En dat ontzetten mooie volkstuinencomplex, zo mooi, zo weinig schreeuwerig. De eenvoud, het vanzelfsprekende, het sociale, het vriendelijke, verwelkomende. Waar dat nog aanwezig is zonder dat er een groot door programma aan te pas hoeft te komen? Waar de mensen het zelf en met elkaar realiseren. Tot mijn grote vreugde heb ik er sinds twee jaar zelf ook een tuin. Maar toen ik nog geen tuin had liep ik er vaak doorheen en omheen. De aanwezigheidis zo mooi, troostrijk en inspirerend. Vreselijk idee om deze natuurrijke plek op te heffen ten behoeve van doodse sportvelden.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vreselijk ook om op de tekening (p 58) een fietspad diagonaal door het park getekend te zien. Why? Je kunt er toch gewoon omheen fietsen! Laat de tuinvereniging waar hij is! Het heeft zoveel decennia gekost om dit te realiseren. Dat is niet te verplaatsen, dat is vernietigen.	
397	Over het algemeen wordt ik erg enthousiast van de plannen. Ik denk dat de inrichting met meer ruimte voor groen, OV, en daarnaast minder auto 'snelwegen' bijdrage aan een prettige wijk waarin met name mensen zonder auto (kinderen, ouderen en mensen die bewust geen auto hebben vanwege kosten of milieu overwegingen) meer bewegingsvrijheid krijgen, zonder geconfronteerd te worden met de gevaren van scheurende auto's.	Dank voor uw positieve reactie.
398	Tot ons genoegen zal er volgens deze Omgevingsvisie niet gebouwd worden in (de lobben van) park de Gagel. Diversiteit in bomen en beplanting vinden ook wij van belang en verdere ontwikkelingen daarin juichen we toe. Vergroenen van de speeltuin? Daarvoor maken we al plannen en dat voornemen kan dus op onze instemming rekenen. Twijfel bestaat er bij de wens om sporten in het park ‘veilig’ te maken. Het oormerken van bepaalde stukken park mag vooral niet leiden tot verharding en/of afsluiting. Het leggen van kunstgras op het trapveld naast de heuvel vonden en vinden we al bezwaarlijk. De meest westelijke lob is tot onze spijt nagenoeg helemaal getransformeerd tot speelkooi. De beheergroep koestert de vrije groene ruimte, waar steeds nieuwe generaties steeds nieuwe spelletjes of activiteiten bedenken; weg met het kant-en-klare en voorgekauwde. De ervaring leert dat de aantrekkingskracht daarvan minimaal is. Veiligheid zit eerder in goede begeleiding. Ons bezwaar tegen een fietspad door het park is ten dele gehonoreerd. Over het nu ingetekende fietspad willen we graag het volgende opmerken: Het voorliggend voorstel tast het hart van het park aan en daarom maken we er bezwaar tegen.	De fietsroute waar u aan refereert is in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een fietspad langs de heemtuin is een uitnodiging om door het hele park te fietsen. Park de Gagel is niet voor fietsers. Dat willen de fietsers misschien wel, maar daarmee is het nog geen goed idee. In het spoor van de rustige fietser komen de e-bikes, e-steps, scooters en wat nog maar meer uitgevonden wordt om vooral weinig te bewegen. Deze verkeersdeelnemers verstoren nu al de rust en stichten nu al gevaar, terwijl fietsen niet eens is toegestaan. We hebben de eerste auto's al gezien in het park. Daar dan ook maar een weg voor aanleggen? Ons voorstel: kies een betere route, leid fietsers – en hun gevolg - over de Mekongdreef. Een route over de 'speelstraten' om het park is te verkiezen boven een weg door het park. Een route over de Gambiadreef maakt het ook overbodig om tussen de woonblokken van Braziliedreef en Sao Paulodreef en de parkeerplaats te moeten rijden. En let wel: nog steeds kan men vanuit het noorden na de fietsbrug linksaf of rechtsaf slaan en over een vrij liggend fietspad, resp. langs Klopvaart of over Einsteindreef, naar de Vecht fietsen. Zelfs helemaal zonder het ingetekende fietspad; een optie die veruit onze voorkeur heeft. Een voetpad door de zuidelijke lob over het veld tussen de blokken van Pernambucodreef en Sao Paulodreef zou een mooie verbinding kunnen vormen met Vechtzoom-Zuid, op voorwaarde dat het strikt een smal voetpad is – niet geasfalteerd en absoluut verboden/ontoegankelijk voor fietsers en ruim verwijderd van de woningen op de begane grond. Een mogelijke verbetering, die hoog op onze verlanglijst staat, is het openstellen van de ooit afgesloten grote ingang aan de Cobradreef. De ingang is afgesloten op verzoek van enkele bewoners daar, die overlast vreesden. Dat is (helaas) toegestaan. Voorwaarde voor de afsluiting was wel dat diezelfde bewoners voor het onderhoud van de aangelegde groenbak zouden zorgen. Aan dat deel van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	afspraak hebben de bewoners zich nooit gehouden en ondanks ons aandringen heeft de gemeente hier niet gehandhaafd. Een open ingang daar zou een grote verbetering zijn. De beheergroep maakt zich tenslotte enige zorgen over mogelijke hoogbouw direct naast de speeltuin en eventuele annexatie van het Krajicekcourt aan de overzijde. De grens bij het court staat niet helder afgebakend. We veronderstellen dat eventueel bouwen niet verder gaat dan de grens van het erf van de huidige kerk daar. Versmalling van de doorgang zal de zichtlijnen en ruimtelijkheid aantasten. Bouwen direct aan de speeltuin kan leiden tot klachten van toekomstige bewoners en eventueel een bedreiging vormen voor de speeltuin en het cluster Gagelsteede als geheel.	
399	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
400	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
401	Ik ben lid van de tuinvereniging Ons Genot.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast de prachtige natuur, die ik ook als educatie gebruik is de historische waarde voor mij van groot belang. De vele foto's maar zeker ook de verhalen van de oude tuinders zijn een stukje geschiedenis van Utrecht. Ik ben daar trots op. Ik ben geboren en getogen in Utrecht. Ik woon op een bovenwoning met een balkonnetje van 2 vierkante meter. De tuin is een groene oase vol geluid van vogels. Er zijn vele vogelnesten, eenden kikkers slangen etc. De tuin is voor ons een ontmoetingsplek waar we graag mensen van laat meegenieten. In deze gejaagde en individualistische maatschappij is het een mooie tegenhanger. Het gaat hier niet om competitie, winst, uiterlijk of de maatschappelijke ladder. Het gaat hier om burgerschap, saamhorigheid en de kracht van de natuur in een historische omgeving. Mijn zoon en dochter met vrienden komen hier graag. Het is een plek waar ik mijn bejaarde vrienden of familie mee naartoe neem die anders veel thuis zitten. Uiteraard komen ook mijn vrienden, kennissen om te genieten van de sfeer, de natuur rust en het tuinieren. De natuur, flora en fauna is op onze tuin bijzonder te noemen. Ik werk daarom graag in mijn tuin of de gemeenschappelijke, het is mij nooit teveel omdat ik bijdraag aan dit onvervangbare stukje natuur. Wat ik als extra wil vermelden is de invloed die de tuin heeft op mijn welbevinden. Ik heb een drukke baan, fulltime in het onderwijs. De tuin en de gemeenschap daar geven mij de mogelijkheid om dit werk vol te houden. Het brengt evenwicht. Sinds ik de tuin heb ben ik minder vaak ziek. Voor mij is deze tuin en omgeving onvervangbaar, het is een thuis geworden. Een mengeling van mensen, diversiteit , een hechte gemeenschap ,vriendelijk, gastvrij en hulpvaardig naar elkaar. Dat straalt de gehele tuin en vereniging ook uit. Er komen mensen van buitenaf wandelen of een drankje doen. Het kan allemaal. Ik kan wel zeggen dat deze plek uniek is waar veel mensen van (mee)genieten. Een plek voor jong en oud, vol flora en fauna. Nogmaals het is	meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons thuis waar de deur open staat voor vele mensen die het net als ons mogen (mee)genieten van deze unieke plek in Utrecht.	
402	Ik ben het niet eens met de plannen betreft Overvecht. Er wordt te weinig/helemaal niet rekening gehouden met de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Autoluw is niet de oplossing! Verkeersveiliger wel, meer eenrichtingsverkeerstraten, 1 kant wijk in, andere kant wijk uit. OV goedkoper en zorgen dat de bus ook rijdt. Fietsstraten maar dan wel veilig voor de fietser. SNELHEID VERLAGEN. MEER PAKKANS VOOR DE F1 RIJDERS. STOEPEN ZIJN VOOR VOETGANGERS, REKENING HOUDEN MET ROLSTOEL, ROLLATOR, BUGGY.VEILIGER OVERSTEEKPLAATSEN.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
403	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
404	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhàuserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1van de 3 loóatíes in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meeí woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhàuserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: - Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, - De inval van zsnlicht in onze woonkarners sterk vermindert, - Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelíjk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd 'moeten' worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen.	het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties mee.
405	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
406	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef.	
3.	De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht?	
4.	Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten?	
5.	De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden?	
6.	Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
407	In deze omgevingsvisie wordt gesproken over de mogelijkheid om Amateurtuindersverenging Ons Genot aan de 2de Polderweg te verplaatsen naar het Noorderpark om zodoende plaats te maken voor sportvelden. Wij hebben moeten constateren dat de gemeente ons niet vanaf het begin heeft betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Pas in een later stadium zijn wij – nadat wij zelf de noodklok hebben geluid – door de gemeente geïnformeerd. Hiervoor heeft de projectleider inmiddels zijn excuses aangeboden; waarmee hij ons inziens heeft aangegeven niet de juiste weg te hebben bewandeld. Daardoor hebben wij niet van begin af aan onze bezwaren tegen dit voornemen kunnen uiten. **Negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving** Amateurtuindersvereniging Ons Genot bestaat dit jaar 70 jaar en is inmiddels 60 jaar gevestigd op de huidige locatie. In deze zestig jaar is de bodem aantoonbaar verbeterd en zorgt het terrein voor een bijzondere bijdrage aan de biodiversiteit van Overvecht. In de omgevingsvisie wordt meerdere malen gesproken over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van de karakter van de wijk. Wij vinden het niet te begrijpen dat Ons Genot hierbij niet als voorbeeld wordt genoemd omdat: - wij zorgen voor een groene oase - wij vanwege de biodiversiteit bijdragen aan een gezonde leefomgeving	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

	- wij als tuinders onderling samenwerken maar wij ook samenwerken met organisaties buiten onze verenging, zoals:
	  o wij ontvangen bewoners uit Huis aan de Vecht met hun begeleiders voor wandelingen en een rustpauze op het terras
	  o wij vormen een (verplichte) rustplek voor wandelsportvereniging Jong en Vrolijk, 2x in het jaar organiseren zij een lange wandeltocht
	  o de groene golf, activerende zorg in het groen, werkt in het winterseizoen van oktober tot maart op woensdag met de bikkelgroep me. We hebben voor ongeveer 10 personen werkplekken.
	- wij al zestig jaar mede bepalend zijn voor het karakter van de wijk.
	- wij lid zijn van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO). Er is bij onze vereniging veel kennis aanwezig over planten en dieren en hebben onze kennis aangeboden i.v.m. het vergroenen van het industrieterrein.
	
	Ook wijzen wij u graag op het feit dat het waterschap in 2021 natuurlijke oevers heeft aangelegd bij de 2 fruitlanen op ons terrein. Deze dienen in eerste instantie voor extra Wateropslag. Wij behoren namelijk tot een klein watergebied en kunnen op deze manier helpen met het minderen van extreme schommelingen van de waterstand. Een mooie bijkomstigheid van deze natuurlijk oevers is dat er een moerasachtig gebied is ontstaan, waar andere soorten planten en dieren een kans krijgen. Tevens heeft ons team Natuurlijk Tuinieren wadi's aangelegd, die vormen een plek voor bruine kikkers en salamanders om te overwinteren en hun eieren te leggen
	Alleen al om bovenstaande redenen heeft het verplaatsen van Ons Genot negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving. Het duurt immers jaren en jaren voordat op een andere plek een groene bio diverse oase als de onze kan worden opgebouwd.
	Maar we zijn meer..
	Natuurlijk is Ons Genot in de eerste plaats een Amateurtuindersvereniging voor onze 200 leden. Deze leden zijn een afspiegeling van onze samenleving: variërend in leeftijd en (culturele) achtergrond.
	Er wordt echter getuinierd door veel meer mensen. Op een aantal tuinen wordt inmiddels gezamenlijk getuinierd door meerdere families en verder komen bij	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de meeste leden regelmatig vrienden en familie leden helpen met tuinieren. Alles bij elkaar opgeteld zijn dit alleen al zeker 500 mensen uit Utrecht en directe omgeving die gebruik maken van ons complex. Daarnaast zijn wij van1 april tot 1 oktober dagelijks open (in de winter op zaterdag) en weten vele niet leden de weg naar Ons Genot te vinden om: - met kinderen te spelen in de speeltuin - een snoei- of zeiscursus te volgen - een wandeling te maken over ons terrein - iets te eten of te drinken in ons Polderhuis - een kijkje te nemen bij ons wormenhotel, onze paddenpoel, onze broedende ooievaars en ons insecten-en vlinderhotel - zelf opgekweekte plantjes of tuinbenodigdheden te kopen in onze tuinwinkel. **Laat Ons Genot voortbestaan op de huidige locatie** Wij verzoeken de gemeenteraad van de gemeente Utrecht dringend om Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Deze groene oase draagt juist bij aan vele punten die worden genoemd in de ontwerp omgevingsvisie en gaat teniet bij het verplaatsen van Ons Genot. Wij dienen niet alleen het belang van onze leden maar vooral ook een maatschappelijk belang. Onze biodiversiteit, onze groene bijdrage aan de stad Utrecht en onze openstelling voor publiek zijn hiervan getuige.	
408	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
409	Op deze manier hoop ik te kunnen voorkomen dat Ons Genot plaats moet maken voor voetbalvelden en moet verplaatsen naar het Noorderpark. Sinds ongeveer acht jaar ben ik lid van Amateurtuindersvereniging Ons Genot aan de 2de Polderweg in Utrecht Overvecht. Ik heb daar een tuin met een huisje waar ik – zodra het weer het maar even toe laat – ben. Een plekje waar ik – na mij werk en in het weekeind – tot rust kom. Waar ik (helaas heb ik al jaren last van chronische spanningshoofdpijn) mijn hoofd leeg kan maken en regelmatig met hoofdpijn heen ga en zonder hoofdpijn weer weg ga.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is een plek waar ik inmiddels vrienden en kennissen heb gemaakt, waar ik mensen tegen kom uit alle lagen van de bevolking en met diverse (culturele) achtergronden. Mensen met één gemeenschappelijke gezamenlijk interesse: tuinieren. We leren van en met elkaar, wisselen ervaringen uit en delen planten en zaden. We leveren allemaal op onze eigen manier een bijdrage aan het prachtige complex waar natuurlijk tuinieren hoog in het vaandel staat. Waar we gezamenlijk zorgen voor een enorme biodiversiteit, waar we ons gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de algemene delen van het complex en waar we met evenveel plezier bezoekers ontvangen van buiten de vereniging. Zelf heb ik een aantal jaar gewerkt in het Polderhuis (onze kantine, die ook openstaat voor bezoekers van buitenaf) en sinds een jaar zet ik me in als adviseur van het bestuur. Iets wat ik met veel plezier doe om onze zo bijzondere verenging te steunen. Het is in mijn ogen niet te bevatten dat een plak waar zoveel biodiversiteit is, waar broedende ooievaars te vinden zijn, waar een klein watergebied te vinden is die een bijdrage levert aan het verminderen van extreme schommelingen van de waterstanden, waar kikkers, salamanders, ringslangen en vele vlinders, bijen en andere insecten een leven hebben als God in Frankrijk, plaats zou moeten maken voor voetbalvelden. Dat kan een gemeenteraad die graag een groene en gezonde stad wil toch niet toestaan? Ik roep u daarom dringend op om Ons Genot te laten voortbestaan op de huidige locatie. Niet alleen voor mezelf maar ook voor mijn medetuinders, de bezoekers, de kinderen uit de omgeving die komen spelen in onze speeltuin, mijn (klein) kinderen en vrienden die regelmatig op mijn tuin te vinden zijn en vooral voor de maatschappelijke bijdrage die Ons Genot levert aan de stad Utrecht.	ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
410	Onze vragen en opmerkingen richten zich voornamelijk op deelgebieden ‘Tigrisdreef e.o.’ en‘Zambesidreef e.o.’ en ‘Park de Gagel’; al jaren onze directe woon- een leefomgeving. Een aantal van onze en opmerkingen komt samen in onderstaande afbeelding ‘Park de Gagel’ uit de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht, deel A, pag. 84.	**1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** We weten nog niet waar het fietspad precies zal lopen, dat wordt op een later moment onderzocht. In die fase gaan we ook het gesprek aan met de buurtbewoners, zodat we alle wensen en meningen kunnen meenemen. Juist gezien de eventuele toevoeging van functies is een goede verbinding voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route) Het fietspad dat in het park in 2014 is gerealiseerd, loopt nu van de Tigrisdreef parallel aan de Papyrusdreef tot onder andere de oversteek over de NRU richting het Noorderpark. Op de afbeelding volgt de rood gestippelde lijn 'nieuwe recreatieve route' niet de lijn van het bestaande fietspad. -> Is het de bedoeling het huidige fietspad meer op te schuiven richting de bomen en ons huis, of is dit een 'schematische weergave' van de route, en is het de bedoeling het bestaande fietspad te handhaven op de huidige plek? Op voorhand geven wij bij deze graag aan tegen het nog verder opschuiven van het fietspad richting de bebouwing te zijn. Temeer daar naar verwachting dit fietspad een stuk drukker zal worden; zowel als onderdeel van de recreatieve route alsmede als ontsluiting van in de toekomst mogelijk te realiseren sportvelden aan de overzijde van NRU, ter plaatse van het Noorderpark. **2. Gearceerde zone 'transformatie in het groen'** a. **Omkadering, plangrens** De groen-oranje gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef is niet erg duidelijk wat betreft de omkadering of plangrens. -> Is het juist geconcludeerd dat de grens van dit gearceerde gebied aan de zijde van het park, bij de bestaande bebouwing van de huisnummers 56 tot en met 68 gelijkloopt met de erfgrens? -> En is het dus niet de bedoeling om tussen de bovengenoemde bestaande bebouwing en het bovengenoemde fietspad onder voorgaand punt 1, een mogelijkheid tot 'transformatie in het groen' te realiseren? Op voorhand geven wij bij deze graag aan dat wij tegen een mogelijke 'transformatie in het groen' zijn tussen de genoemde bestaande bebouwing en het genoemde fietspad; en juist voor het behoud van het park op die plek. b. **Fasering** Op pagina 32 van deel B van de ontwerp-omgevingsvisie zien wij de gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef als 'ontwikkelingszone' aangeduid voor het eerst terug in fase 3 'Later (t/m 2040)'. In de afbeelding ervoor op	langzaam verkeer, dus voor voetgangers en fietsers, van groot belang. De precieze ligging van het fietspad is nog niet bepaald. **2. Gearceerde zone 'transformatie in het groen'** Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten -evenals u- veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie daarom de ambitie uit tot verandering (transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe, beter passende naam gekregen "groene buurtranden". Door het abstractieniveau van de Omgevingsvisie betreft het hier schematische weergave. Als er een nadere uitwerking plaatsvindt, dan zullen grenzen en nieuwe routes preciezer worden afgewogen. Bij de uitwerking van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 worden belanghebbenden betrokken. Over elk plan zal apart worden besloten. In de Uitvoeringsstrategie is het gebied rondom de Papyrusdreef aangegeven als Ontwikkelzone op de kaart van Fase 3 "Later". Dit is hetzelfde als het groen/oranje gebied in deel A, en daarvoor gelden dus de regels voor Groene buurtranden (eerder 'Transformatie in het groen'). Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	pagina 28, fase 2 ‘Straks (t/m 2035)’ is deze zone niet opgenomen. Wij concluderen hieruit dat eventuele ontwikkelingen in de genoemde zone niet eerder plaats zullen hebben dan 2035, en mogelijk erna. -> Graag vernemen wij of onze conclusie wat betreft de fasering juist is ten aanzien van de gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef, en dat deze op zijn vroegst zal plaatsvinden vanaf 2035. c. **Begrip ontwikkelingszone** Zoals in voorgaand punt genoemd, wordt de gearceerde zone in deel A van de ontwerpomgevingsvisie ‘Transformatie in het groen’ genoemd (met een begripsomschrijving) en komt deze zone in deel B van de ontwerp-omgevingsvisie terug als ‘Ontwikkelingszone’. Terwijl in deel B ook gesproken wordt over transformaties. De term ‘Ontwikkelingszone’ wordt niet toegelicht in het document. -> Graag vernemen wij of met de term ‘Ontwikkelingszone’ in deel B van de ontwerpomgevingsvisie hetzelfde wordt bedoeld als (de begripsomschrijving van) ‘Transformatie in het groen’ in deel A van de ontwerp-omgevingsvisie. **3. ‘Park de Gagel’ in relatie tot ‘transformatie in het groen’ en het parkgedeelte aan de Papyrusdreef** U geeft aan op pagina 43, deel A ontwerp-omgevingsvisie, dat transformatie in het groen wenselijk is mits ‘het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied’. Reeds eerder al (december 2020) hebben wij vanuit de buurt (Papyrusdreef) aangegeven dat het park aan de (hoek) Papyrusdreef/ Tigrisdreef dat nu wederom opgenomen is als gebied voor ‘transformatie in het groen’, wellicht verbeterd kan worden wat betreft overzicht en groeninrichting. Maar een nieuwbouw op deze locatie zal zeker niet bijdragen aan een kwalitatieve – laat staan kwantitatieve – verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. -> Naar ons inzicht dient het gedeelte dat nu park is, gelegen in de hoek ‘Papyrusdreef/Tigrisdreef’ ook als park aangemerkt te worden en niet als zone voor transformatie in het groen (alleen nieuwbouw zou op die plek aan de orde kunnen zijn, er is immers geen bestaande bouw in het park). Uitgangspunt voor het park is onder meer: ‘De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar	gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mogelijk behouden of wordt versterkt.' Een voorstel in het plan voor hoe dit gedeelte van het park door groeninrichting nog beter aansluit bij enerzijds het park en anderzijds als 'steppingstone' naar de wijk, is hier gewenst; in plaats van het wegnemen van groen voor nieuwbouw. Aanvulling dd 20 mei Wij ontvingen van [indiener 514] een kopie van hun zienswijze van 20mei24. Wij sluiten ons graag aan bij deze zienswijze en vragen u ook deze zienswijze namens ons verzonden te beschouwen. Vandaar dat u deze als bijlage bij deze mail vindt. Wellicht overbodig te benadrukken dat deze zienswijze van [indiener 514] GEEN vervanging betreft van onze eigen zienswijze, maar een aanvulling. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C.* *Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
411	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
412	De VvE Trinidaddreef 1-15 wil bij deze reageren op het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Wij verzoeken om afzonderlijk op elk van onderstaande zeven punten inhoudelijk te reageren. **1. Weergave Experimentele Flat Trinidaddreef** Het gebouw van de VvE Trinidaddreef is een van de tien Experimentele Flats en is sinds 2017 een gemeentelijk monument. Slechts op 1 kaart is de Trinidaddreef als monument weergegeven. Op alle andere kaarten staat het blok (in tegenstelling tot de andere Experimentele Flats) in het plekkenplan als stedelijk gebied. Pas alle andere afbeeldingen in de documenten aan en visualiseer de Trinidaddreef vergelijkbaar met de andere Experimentele Flats. **2. Omgeving als stedelijk gebied**	1. De buurt waarin het gebouw aan de Trinidaddreef is gelegen wordt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als ‘stedelijke buurt’. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Wij zijn ons bewust van het feit dat het gebouw aan de Trinidaddreef één van de 10 experimentele flats is. Dit is voor ons geen reden om de afbeeldingen van omgevingsvisie 2040 aan te passen. Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering en dat we behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Cultuurhistorische elementen zoals monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren. Dit staat beschreven in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in het hoofdstuk ‘Overvechtse karakteristiek’. Op de bijbehorende kaarten staan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gebied wordt in de Concept Omgevingsvisie gekenmerkt als stedelijk gebied waarbij gezocht wordt naar een parkeervoorziening. Wij zijn fel tegen een transformatie van het gebied naar stedelijke bebouwing met een bouwhoogte van 10 woonlagen. In deze omgeving van Overvecht-Noord staan al veel 10-hoog complexen. Als er een diversiteit aan woningen moet zijn (is een ambitie van de gemeente), dan zijn de gewilde eengezinswoningen in het gebied noodzakelijk. Nog meer hoogbouw leidt tot meer monotone bebouwing. Daarnaast vinden wij hoogbouw rondom de Experimentele Flats, die vanuit de filosofie gebouwd zijn in een groene omgeving (ook wel eens parkwonen genoemd) niet passen en dus ook niet wenselijk. Het voornemen tot transformatie kan dat leiden tot waardevermindering van de woningen in het hele gebied en mogelijk niet meer investeren in goed onderhoud. Kwalificeer het gebied met de lage eengezinswoning als Woonbuurt en visualiseer dit in geel. **3. Voorzieningen** Aansluitend op het vorige punt, zijn wij ook geen voorstander van voorzieningencluster aan de Marowijnedreef. Om het winkelcentrumpje De Klop levensvatbaar te houden, is het beter om daar de voorzieningen te concentreren. Een deel van de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef zou volgens het ontwerp Omgevingsvisie ook getransformeerd kunnen worden naar voorzieningen. Gezien punt 1 hierboven lijkt ons dat onmogelijk en op voorhand zal de VvE Trinidaddreef daar niet aan meewerken. *Verwijder de voorzieningencluster langs de Marowijnedreef uit de afbeeldingen. En zeker uit het deel van de Experimentele Flat.* 4. **Groen verbinden = KANS!** Het is de ambitie om groen toe te voegen in de wijk. Het groen rondom de Experimentele Flats wordt doorsneden door de Marowijnedreef. In de Omgevingsvisie komt een afsluiting op de Rio Branco-dreef. Het Pascalplein wordt getransformeerd en daar rijden geen auto’s meer. Het is dan niet mogelijk om met de auto van de Marowijnedreef naar de Gangesdreef te rijden. Die route is nog wel mogelijk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dit biedt de mogelijkheid ter hoogte van de Experimentele Flats het groen te verbinden en daarmee extra groen toe te voegen conform de ambitie.	monumenten en de bijzondere complexen in de wijk aangeduid. Het gebouw aan de Trinidaddreef maakt hier ook onderdeel van uit. Wij zien hier kansen om in deze buurt nieuwe woningen en voorzieningen toe te voegen en een aantrekkelijk stedelijk milieu te creëren en daarbij tegelijkertijd de waardevolle monumentale bebouwing en de karakteristieke bebouwingsensembles te behouden. 2. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect op de leefbaarheid en klimaatadaptatie en groen van de hele wijk. Dit gebied is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als "stedelijke buurt'. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Dat hoeft niet per sé in de vorm van hoogbouw. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag) met ruimte voor accenten tot 10 lagen. Dat deze bebouwing de monotonie van het gebied versterkt zijn we niet met u eens. Wij denken dat dit gebied in de toekomst juist een aanvulling kan zijn op de bestaande buurten. Een goede woningmix is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het behoud van de menselijke maat, versterken van de leefbaarheid en de cohesie zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 3. In de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 maken we onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad . Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Overige voorzieningenclusters zijn aanvullend op deze winkelcentra, denk daarbij aan bijvoorbeeld aan maatschappelijke (buurt)voorzieningen (zorg, opvang), passende werkfuncties, ontmoetingsplekken etc. dichter bij huis. U heeft gelijk dat er wellicht te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geef in de bijgestelde visie aan dat ruimtelijk door groen alle Experimentele Flats worden samengevoegd. 5**. Participatie-inbreng genegeerd** Er zijn inloopbijeenkomsten geweest en één van de bewoners van de VvE heeft bovenstaande punten eerder mondeling ingebracht. Dit heeft niet tot bijstelling geleid. De reactie in het participatie-document gaat daarbij niet in op een inhoudelijke reactie met motivatie op het ingebrachte punt. Gewezen wordt op de voorgenomen stedelijke bouw in het gebied. Zoals hierboven in punt 2 en 3 aangegeven kan dit niet gelden voor de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef (monument) en is er dus wel degelijk een kans om met een groenzone deze bijzondere bouw te verbinden. Daar wordt niet op ingegaan. *Uit participatieverslag pagina 35* Zie hieronder nogmaals de kans om groen toe te voegen. Toevoegen van groen is ook één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. *Wij pleiten alsnog met deze inbreng voor een bijstelling en verwachten een alsnog een concreet inhoudelijk antwoord op dit specifieke punt.* **6. Meer autokilometers** De Carnegiedreef wordt afgesloten voor autoverkeer en de woning is met de auto alleen nog via de Franciscusdreef en Rio Brancodreef te bereiken. Dit leidt tot meer autokilometers en langere reistijden, bijvoorbeeld van/naar het centrum Overvecht of van/naar de polikliniek op de Neckardreef. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.* **7. Sociale veiligheid** Als er ’s avonds geen autoverkeer meer en af en toe een bus over de Carnegiedreef rijdt, wordt dit een sociaal onveilige route om daar te lopen of te fietsen. Het wordt dan een no-go-area. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.*	4. Het vergroenen van overbodige infrastructuur past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we kijken wat de mogelijkheden zijn voor vergroening met betrekking tot de benodigde ontsluiting. 5. In het participatieverslag zijn vele duizenden meningen en reacties uit verschillende gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes gebundeld en samengevat. Deze hebben we voorzien van een reactie hoe daarmee is omgegaan in de ontwerp beleidsnota omgevingsvisie 2040. In deze reactienota reageren we op alle ingediende zienswijzen en lichten we toe hoe deze wel of niet zijn meegenomen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. 6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. De Carnegiedreef wordt een groene promenade met levendigheid. Door de toevoeging van gebouwen met een combinatie van functies zijn er meer ogen op de straat op verschillende tijdstippen. Daarnaast verwachten we ook meer drukte op straat vanwege de toegevoegde bebouwing. Ook helpt goede verlichting om het gevoel van sociale onveiligheid te verminderen.
413	Ik wil bij dezen mijn mening geven over de plannen die er nu liggen voor de toekomst van Overvecht. Ik ben grotendeels voor! Heerlijk al dat groen! Ik heb het alleen niet zo op hondenpoep. Dus ik zou wel duidelijke plekken willen waar honden wel en niet vrij mogen rennen en	Ook in de nieuwbouw worden sociale huurwoningen gerealiseerd. Wel is het streven om het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht te laten afnemen, het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Met de bouw van nieuwe sociale huurwoningen ontstaat er in de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	poepen. Misschien zelfs de hondenpoepzakjes nog eens onder de aandacht brengen. Ik ben ook helemaal voor het afsluiten van de racebanen door de wijk. Goed plan! Ik vind dat ik al heel snel vanaf mijn huisje in het centrum ben met de bus of de fiets. Maar blijkbaar kan het nog beter! Het lijkt me prima om meer woningen te bouwen in Overvecht maar ik heb vraagtekens bij de wens om geen of weinig sociale huurwoningen toe te voegen. Een mix van sociale huur en duurdere huur of koop komt de leefbaarheid van een wijk ten goede. Dat is algemeen bekend. Maar dan moeten die woningen wel door elkaar heen staan. Een flat met 80 sociale huurwoningen met daarnaast een flat met 80 vrije sectorwoningen geeft op papier een verhouding van 50/50. Maar in de praktijk zal het prettiger wonen zijn in de flat met vrije sectorhuur dan in de flat met sociale huur. Dan heb je niet bereikt wat je wil. Ik ben bang dat je gewoon nog meer van die fancy flats rond Winkelcentrum Overvecht krijgt vol met jonge tweeverdieners en dat de oude 10-hoge flats waar mensen met een uitkering, migranten of mensen met een rugzakje wonen nog aftandser lijken.	bouw ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Landelijke regelgeving zorgt er voor dat in nieuwbouw binnen een portiek geen sociale huur (in eigendom van een corporatie) en vrije sectorhuur naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Op blokniveau is dit wel mogelijk. We willen dan ook dat binnen een blok meerdere segmenten worden gerealiseerd.
414	In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat volkstuincomplex Ons Genot aan de 2e Polderweg mogelijk verplaatst wordt naar het Noorderpark, om plaats te maken voor sportvelden. Bij de totstandkoming van de visie is echter geen invulling gegeven aan participatie en de visie gaat voorbij aan de bijzondere kwaliteiten van het volkstuincomplex. Wij lichten dit graag verder toe in deze brief en willen u vragen een visie op te stellen die uitgaat van behoud van Ons Genot. **Achterwege blijven van participatie** Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Ook voor omgevingsvisies is participatie zeer relevant. “Met participatie kunnen overheden bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden ophalen”[12]. Als gemeente heeft u participatie eveneens hoog in het vaandel staan volgens uw participatiebeleid. “In Utrecht kan iedereen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

[12] https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/participatie/participatie-instrumenten/participatie-omgevingsvisie/

Nr.	Reactie	Antwoord
	meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op wat de gemeente doet”[13]. Daar hebben wij weinig van gemerkt helaas. Het voornemen in de ontwerp-omgevingsvisie om Ons Genot te verplaatsen kwam als een donderslag bij heldere hemel. Onze vereniging is niet betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp-omgevingsvisie. De gemeente geeft hiermee een signaal af dat er geen belang wordt gehecht aan de betrokkenheid en mening van de volkstuinvereniging. Het gevolg is dat er veel onrust is ontstaan. Mogelijke verplaatsing heeft nu al een verlammend effect op plannen van leden om hun huisje of tuin op te knappen. En hoe kan een vereniging geloofwaardig zijn bij het handhaven van regels, als de gemeente totaal geen belang hecht aan de toekomst van het volkstuincomplex? **Kwaliteiten van de fysieke leefomgeving** Als gemeente bent u verplicht om een goed beeld te vormen van alle belangen die spelen in een plangebied. Dit valt onder het zorgvuldigheidsbeginsel van de Omgevingswet en staat ook opgenomen in de Nota van toelichting Invoeringsbesluit Omgevingswet. Een omgevingsvisie moet op hoofdlijnen een beschrijving van de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving bevatten. Ontwikkelingen op het gebied van cultureel erfgoed, natuur, landschap, natuur, water en andere (niet-ruimtelijke) zaken die relevant zijn moeten volgens de wet beschreven en meegewogen worden.[14] Het bereiken van 'een goede omgevingskwaliteit' is opgenomen in de centrale doelstelling (artikel 1.3) van de Omgevingswet. “Omgevingskwaliteit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de intrinsieke waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden en aan dier- en plantensoorten.”[15]	

[13] https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/participatiebeleid/
[14] https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/omgevingsvisie_20180531.pdf
[15] https://www.mooinederland.nu/abc/omgevingskwaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vreemd genoeg wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht met geen woord gerept over de bijzondere kwaliteiten van Ons Genot. Hoe tot de locatiekeuze voor sportvelden is gekomen wordt ook niet duidelijk. Dat het volkstuincomplex over bijzondere kwaliteiten beschikt staat echter buiten kijf. De ontwerp-omgevingsvisie staat vol met quotes en volzinnen over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van het karakter van de wijk. Juist op Ons Genot is dit allemaal van toepassing. **Sociaal-maatschappelijke waarde** Vele decennia al is Ons Genot een plek waar mensen uit de wijk, stad en ver daarbuiten samen komen. Het is een terrein waar leden met verschillende achtergronden en uit alle lagen van de bevolking elkaar vinden. Samen onderhouden zij de tuinen en het terrein. De vereniging organiseert verschillende evenementen en het terrein is een belangrijke sociale ontmoetingsplek voor jong en oud. Ons Genot is een samenleving in het klein met vele connecties in de wijk en ver daarbuiten. Verplaatsing van het complex duurt jaren en tot die tijd zal nagenoeg niemand nog investeren in zijn tuin. Verplaatsing vraagt uiteindelijk om veel grotere investeringen. Voor veel leden zal dit niet haalbaar of wenselijk zijn vanwege de hoge leeftijd, de grote tijdsbesteding of de kosten die hiermee gepaard gaan. Verplaatsing van Ons Genot betekent dus het verdwijnen van een bestaande sociale ankerplaats en doet inbreuk op het bestaande sociale weefsel van de wijk. **Ecologische waarde** Landelijk is er nog maar weinig onderzoek gedaan naar de ecologische waarde van volkstuinen. Het Algemeen Verbond van Volkstuinverenigingen in Nederland (AVVN) is hier samen met Naturalis Biodiversity Center wel mee bezig. Van onderzoek uit het buitenland is bekend dat volkstuinen de hoogste biodiversiteit kennen van alle vormen van stadsnatuur. Daarnaast zal bij	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verplaatsing een vergelijkbaar niveau aan soortenrijkdom pas na ongeveer tien jaar bereikt worden.[16] Ook op Ons Genot is de flora en fauna indrukwekkend en is sprake van een enorme soortenrijkdom. De afwisseling van natte en droge natuur en de overgang van veen- naar rivierkleigronden versterken de diversiteit aan plant- en diersoorten des te meer. Op een groter schaalniveau draagt het complex bij aan de biodiversiteit van de Vechtzone en dus de natuurgebieden rond de Vecht. Verplaatsing van Ons Genot en vervanging door sportvelden betekent dus onmiskenbaar de vernietiging van biodiversiteit op het terrein en in de directe omgeving. **Cultuurhistorische waarde** In het buitenland is een bescherming van volkstuinen als monument niet ongewoon.[17] In Nederland komt dit nagenoeg niet voor en zeker niet voor volkstuincomplexen die gerealiseerd zijn in de jaren zestig en zeventig. Met de toenemende aandacht voor het erfgoed uit de Post 65 periode kan dit gaan veranderen. Volkstuinen kunnen gezien worden als materieel erfgoed, groen erfgoed, en de volkstuincultuur als belangrijk immaterieel erfgoed.[18] Ons Genot is nauw verbonden met de geschiedenis van Overvecht en Utrecht. Met de komst van de grote uitbreidingswijken in de zestiger en zeventiger jaren zijn verschillende volkstuincomplexen gerealiseerd in de stad. Burgemeester De Ranitz opende Ons Genot in 1967. “Vooral voor de flatbewoners, die geen eigen tuin hebben, is dit werk een uitstekende recreatie”, aldus de burgemeester tijdens de opening.[19] De gemeentelijke bouwdienst verzorgde de terreinaanleg en tuinhuisjes omdat de gemeente zich ‘moreel verplicht’ voelde te helpen.	

[16] https://stadszaken.nl/artikel/5920/soortenrijke-volkstuinen-nu-ook-op-de-rode-lijst
[17] https://www.canonsociaalwerk.eu/1784_nut/2009-Marian-Lenshoek-historie-van-de-volkstuin.pdf
[18] https://erfgoedstem.nl/presentatie-volkstuinenkaart-zuid-holland/
[19] https://hetutrechtsarchief.nl/collectie/38FB4F867D6D4ABFA923072B7314CCE3

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ergens het verhaal van de naoorlogse volkstuincultuur in Utrecht verteld kan worden dan is het wel bij Ons Genot. De aanleg van het terrein is goed bewaard gebleven. De regels voor het type tuinhuis en het groen hebben er aan bijgedragen dat het oorspronkelijke karakter niet ingrijpend is veranderd. Op andere volkstuincomplexen is dit minder het geval. Omdat de regels relatief streng zijn bij Ons Genot is de volkstuincultuur kenmerkend voor de Post 65 periode. Ons Genot is sociaalhistorisch, typologisch, qua gaafheid en qua volkstuincultuur dus een waardevol ensemble. Verplaatsing betekent het verdwijnen van de cultuurhistorische kwaliteiten van het complex. **Conclusie** Verplaatsing van volkstuincomplex Ons Genot leidt tot een aantasting van de sociaal-maatschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarde van het terrein. Dit is niet betrokken bij het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voldoet daarmee niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel en sluit niet aan bij het bereiken van een goede omgevingskwaliteit conform de Omgevingswet. Behoud van de bijzondere kwaliteiten en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit is alleen mogelijk door behoud van het volkstuincomplex op de huidige locatie. Wij willen u dan ook vragen de ontwerp-omgevingsvisie hierop aan te passen. **Alternatieven** Het is duidelijk dat de stad groeit en sportvoorzieningen mee moeten groeien. Maar het is niet duidelijk waarom dit ten koste moet gaan van bestaande kwaliteiten en ook niet wat de alternatieven zijn. Ontwerpend onderzoek kan tot creatieve opties leiden die vooraf niet bedacht zijn, zoals meervoudig ruimtegebruik en de combinatie met verdichting op het bedrijventerrein Overvecht. Dit kan prachtige voorstellen opleveren. De sportvelden boven op de IKEA aan de andere kant van de stad zijn hier een goed voorbeeld van. Wij willen u dan ook meegeven breder te kijken naar de locatiekeuze van de sportvelden en Ons Genot uit te sluiten als mogelijke locatie. **Van vernietiging naar versterking**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aanvullend willen wij u vragen een ambitie op te nemen in de omgevingsvisie die de kwaliteiten van Ons Genot juist benut! Een ambitie die niet in het teken staat van vernietiging maar juist van versterking van de bijzonderheid van het complex: - De relatie versterken met de wijkbewoners van Overvecht via natuureducatie en onderwijs, of andere activiteiten. Hierbij kan een link gelegd worden met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid waar Overvecht onderdeel vanuit maakt. - Met Naturalis onderzoek uitvoeren naar de ecologische waarde van het complex, deze beschermen, het beheer daarop afstemmen en daarmee van Ons Genot een voorbeeld maken voor andere terreinen in Nederland. - Samen met het AVVN een cultuurhistorische analyse en waardering opstellen. Het terrein en de volkstuincultuur vervolgens te erkennen en te beschermen als erfgoed, en de principes achter deze cultuur verder uit te dragen vanwege het belang voor een groene, gezonde en betere wereld. Ons Genot is een parel in Overvecht, te bijzonder en te waardevol om te grabbel te gooien. Zijn we als samenleving niet 'moreel verplicht' om dit te behouden?	
415	Met veel interesse hebben wij – Utrechtse ondernemers en samenwerkingspartners van de gemeente – kennis genomen van de ter inzage liggende ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Met elkaar en in overleg met MONK Architecten hebben wij de ontwerpvisie bekeken. Aangezien wij momenteel uitgebreid met de gemeente in gesprek zijn over een ontwikkellocatie (aan de Taagdreef), lijkt het ons zinvol om onze gedachten te delen. Bij dezen maken wij graag onze zienswijze aan u kenbaar. Allereerst spreken wij graag onze waardering uit voor de kwaliteit en volledigheid van het stuk, dat met zichtbare zorgvuldigheid tot stand is gebracht en een mooi beeld toont van hoe Overvecht er in de toekomst uit kan komen te zien. Ook zijn wij verheugd te lezen dat er veel overeenkomsten zijn tussen de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (hierna: omgevingsvisie) en onze eigen visie op hoe onze plannen en activiteiten kunnen bijdragen aan de ambities van de stad Utrecht en in het bijzonder de wijk Overvecht. Om Overvecht op een gezonde manier te laten meegroeien met de stad zijn tot 2040 minimaal 5000	Dank voor uw positieve reactie. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen om de grootste verdichting te situeren op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden) en dit te beperken tot een aantal specifieke gebieden waar de hoogstedelijkheid bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke hoofdstructuur. Zo is de Carnegiedreef – Zamenhofdreef ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid. Hier komt Hoogwaardig Openbaar Vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. Deze Centrale as wordt getransformeerd tot een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade. Hier is op specifieke plekken ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. In de oranje "stedelijke gebieden" is ook verdichting mogelijk, mits dit bijdraagt aan de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen daar voort op bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra woningen nodig, voor verschillende doelgroepen. De omgevingsvisie beschrijft de behoefte aan gemengde wijken voor verschillende typen bewoners en legt nadruk op het behoud van diversiteit. Om zowel huidige als nieuwe wijkbewoners op een passende en toekomstbestendige manier te kunnen laten wonen, zijn zowel meer betaalbare huur als koopwoningen nodig. Naast de ambitie om meer woningen bij te bouwen – die wij volledig kunnen onderschrijven – is een aantal specifieke punten ons in positieve zin opgevallen: - Er wordt ruimte geboden voor enkele hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen in een prettige mix samenkomen; - Er wordt slimmer omgegaan met de bestaande ruimte. Dat betekent o.a. hoger bouwen en meer ruimte voor functiemenging binnen gebouwen. Door hoger te bouwen waar het kan, worden de openbare ruimte en het groen zoveel mogelijk gespaard. Ook worden mogelijkheden gezien voor het toevoegen van woningen in en op bestaande bouw; - Met woningbouw wordt bijgedragen aan wijkverbetering, bijvoorbeeld door het creëren van gemeenschappelijke voorzieningen en hierdoor anonimiteit te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten; - Het autogebruik wordt ontmoedigd ten behoeve van milieu én veiligheid. Er blijft voldoende oog voor een goede bereikbaarheid. Bij nieuwbouw worden lagere parkeernormen gehanteerd en kleinere ontwikkelingen in de buurten worden gezien als maatwerk; - De visie heeft oog voor een goede mix van verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, middeninkomens en studenten, die kunnen bijdragen aan de draagkracht van de wijk. Er worden daarom vooral woningen voor kleine huishoudens toegevoegd. Verder hebben wij met veel belangstelling naar de kaart en toekomstige gebiedsindeling gekeken. Dit geeft een helder beeld van de verschillende typen buurten en ontwikkelrichtingen. De ambities staan duidelijk beschreven en de visuele ondersteuning geeft er extra kleur aan.	kwaliteiten en vernieuwen waar kan. Voor de spelregels en bouwhoogten verwijzen wij u naar de aangepaste Beleidsnota omgevingsvisie 2040, hoofdstuk "ruimte voor groei". Bouwhoogten zijn daarin niet veranderd ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie, wel verduidelijkt. Wij zijn het met u eens dat verdichting op de locatie van de squash de levendigheid in het gebied kan verbeteren en een positieve invloed kan hebben op de sociale veiligheid. Wij zien ook dat de squash een belangrijke sociale functie heeft en kan bijdragen aan de gezondheid van meer Overvechters. Welke vorm deze verdichting hier zou moeten krijgen onderzoeken we graag verder. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft daarbij de spelregels en uitgangspunten. We zien dat het huidige aanbod aan sociale huurwoningen en andere segmenten onvoldoende aansluit bij de behoefte van ouderen, jongeren en studenten. In de nieuwbouw zien we daarom kansen om ook in de sociale huur meer op deze groepen in te zetten. Tegelijkertijd zien we in de huidige voorraad ook juist grote woningen die op moment sociaal verhuurd worden, maar ook goed zouden passen bij middeninkomens. Het is dan ook de combinatie van nieuwbouw en aanpassingen in de bestaande bouw die voor al deze doelgroepen meer keuze moeten bieden voor Overvechters en andere woningzoekenden om een passende woning te vinden. Voor wat betreft het vergroten van de financiële haalbaarheid van projecten door gemeenten verwijzen wij naar de Utrechtse Aanpak. Binnen de Utrechtse Aanpak wordt gestructureerd onderzocht welke projecten wel of niet haalbaar zijn binnen de marktomstandigheden, in combinatie met de gemeentelijke beleidseisen. Als het project ondanks de optimalisaties geen haalbare businesscase oplevert, dan kijken we naar gerichte maatregelen (maatwerk) om alsnog te komen tot een haalbare businesscase. We doen dit niet bij ieder project. Zie voor nadere informatie de raadsbrief Stappenplan Utrechtse Aanpak op gang houden woningbouw, dd. 11 september, kenmerk 1272100. Dank dat u zich wil blijven inzetten voor een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast alle beschreven ambities en keuzes die wij als positief, geruststellend of ten minste begrijpelijk kunnen bestempelen, zijn er ook enkele onderwerpen die ons inziens meer aandacht en/of toelichting verdienen in de omgevingsvisie: Er zijn nu drie hoogstedelijke gebieden voorzien, waar ook ruimte is voor hoogbouw. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er spanning zit tussen de verschillende ambities en opgaven, zoals groenbehoud enerzijds en het bouwen van voldoende woningen anderzijds. Dit spanningsveld kan in onze ogen worden overbrugd door ook in andere delen van Overvecht ruimte te maken voor hoogteaccenten tot 70 meter (met waar mogelijk meer dan 10 bouwlagen). Vooral het oranjekleurige stedelijke gebied in het zuidwesten van de wijk, rondom de Taagdreef, leent zich hier ons inziens goed voor, mede door de ligging tussen Overvecht en andere meer stedelijke wijken met hoogteaccenten (zoals aan de Van Lieflandlaan en Gerbrandystraat). Naast het stationsgebied zien wij ook deze buurt als poort naar Overvecht en zijn wij van mening dat een hoogstedelijk karakter deze buurt goed past. Bovendien denken wij dat hoogbouw aan de Taagdreef goed passend is omdat het de directe omgeving van het squashcentrum verbetert. Door veel woningen toe te voegen op deze locatie ontstaat meer sociale controle op straat. Zo zorgt de functiemenging die typerend is voor een hoogstedelijk gebied voor meer veiligheid in de openbare ruimte. En dat is niet het enige voordeel. Ook de verbinding tussen Squash Utrecht en de wijk zal groeien, waar beiden baat bij hebben. Het zou mooi zijn als de doelgroep van het squashcentrum, die nu voor een groot deel van buiten de wijk komt, zich uitbreidt naar meer Overvechters. Dit hoeft absoluut niet ten koste te gaan van de regiofunctie maar aanvullend daarop meer lokale binding zou volgens ons goed zijn voor de wijk, die voor de gezondheid van de inwoners belang heeft bij een gevarieerd aanbod aan sportvoorzieningen in de nabijheid. Daarnaast zijn, zoals genoemd, zowel de beschreven ambities als de kaart en illustraties helder en in onze ogen veelbelovend. Tegelijkertijd lijken de ambities op sommige punten enigszins tegenstrijdig. Zo worden ouderen, jongeren en studenten genoemd als belangrijke doelgroepen voor nieuwbouw terwijl het niet de bedoeling is dat het aandeel sociale huurwoningen (waar deze groepen in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verhouding juist veel voor in aanmerking komen) in de wijk stijgt. Een ambitieuze visie verdient an sich geen commentaar wat ons betreft maar wij maken ons op sommige punten wel zorgen om de realiseerbaarheid, mede door het detailniveau waarop bepaalde zaken in de visie worden vastgelegd. Het is goed dat de gemeente een heldere visie heeft en deze bekendmaakt bij inwoners en andere belanghebbenden. Ons inziens is een visie vooral richtinggevend en kaderstellend en daardoor op een lager schaalniveau (bijvoorbeeld binnen een project) vooral behulpzaam bij het maken van afspraken. Wij hopen van harte dat de ambities en gemaakte keuzes elkaar niet in de weg zitten dan wel belemmerend werken in de realisatie ervan. Verder wordt, wat betreft de realiseerbaarheid van de benodigde nieuwbouwwoningen de afhankelijkheid van financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen genoemd als voorwaarde. Met als toevoeging dat de financiële haalbaarheid per project zal worden onderzocht. Dit is een vanzelfsprekend onderdeel van elk project, waarbij wij graag de kanttekening plaatsen dat de gemeente – hoewel inderdaad afhankelijk van derden – de financiële haalbaarheid zelf kan vergroten door bijvoorbeeld een gunstige berekening van leges en door stapeling van eisen te voorkomen. Daar wij een gedeeld belang hebben om bij te dragen aan een verbetering van de wijk, hopen we dat u ontvankelijk bent voor onze mening, zorgen en suggesties. Tot slot benadrukken wij graag dat wij ons graag blijven inzetten om, in samenwerking met de gemeente en andere partners, bij te dragen aan een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.	
416	Het betreft hier de voorstellen voor de buurt Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel en omvat een drietal punten: 1. In het ontwerp omgevingsvisie wordt voorgesteld om het Noorderpark als mogelijke locatie in te richten voor verschillende functies zoals opwekking van duurzame energie, recreatie, sport en wateropvang. Ons inziens is het niet wenselijk om in dit gebied deze verschillende functies vorm te geven. Er is nu sprake van een agrarisch gebied en een natuurlijke, parkachtige omgeving met kleinschalige recreatie, waarin veel verschillende planten en bomen voorkomen en zich veel vogels en ander wild bevindt. Als	1. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze

Nr.	Reactie	Antwoord
	deze grootschalige functies hier ingericht zouden worden, schaadt dat de natuur, het wild en de agrarische functie. Daarnaast is het naar ons idee ook niet passend om in deze omgeving waarin diverse objecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan (Unesco Werelderfgoed!), zaken zoals windmolens, zonnepanelen, voetbalvelden, etc. geplaatst worden. Graag zouden wij deze groene zone aan de rand van Overvecht willen behouden zoals het nu is ingericht. 2. Er wordt op het kaartje een gewenste nieuwe fiets-/wandelroute ingetekend in het Noorderpark. Deze zou dan de agrarische percelen doorsnijden. Aangezien wij een agrarisch bedrijf hebben op dit perceel gaat ons dit direct aan. Een nieuw fiets-/wandelpad is niet verenigbaar met onze bedrijfsvoering (het vee moet vrij in- en uit kunnen lopen naar de stal-weiland, landbouwmachines moeten zich vrij over het perceel kunnen begeven). Er staan diverse mogelijke over- en onderdoorgangen getekend over/onder de NRU richting het Noorderpark. Wij vragen u om kritisch naar de aantallen te kijken en verzoeken u om minder verbindingsroutes te maken omdat er nu al voldoende zijn en het een grote kostenpost is om ongelijkvloerse verbindingen te realiseren. Daarnaast zijn fietstunnels (sociaal) onveilig en trekt dit ook hangjongeren aan.	partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 2. De fiets/wandelroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Fiets/wandelroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met u als belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
417	Hoi utrecht, uuuuuu! Ik vind het een supergoed plan! Dit gaat op de lange termijn veel bijdragen aan de mentale en fysieke gezondheid van mensen. Hard nodig! Laten we samen de wereld verbeteren.	Dank voor uw positieve reactie.
418	Als verontruste tuinder op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot wil ik u het volgende laten weten. De plannen om onze vereniging te verplaatsen ten gunste van aan te leggen sportvelden lijken gemaakt te zijn zonder rekening te houden met de volgende feiten.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Al 70 jaar lang bouwt de vereniging gestaag aan de ontwikkeling van meer natuurlijk groen dat als een buffer werkt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. - Waar in de bebouwde kom door de klimaatverandering steeds meer risico ontstaat voor oververhitting en wateroverlast, werkt ons terrein als een spons die het teveel aan water opzuigt en voor verkoeling zorgt. - In de loop der jaren in een zeer gevarieerd terrein ontstaan met prachtige volwassen bomen, sloten met natuurlijke oevers, veel insecten, vogels, amfibieën, kleine zoogdieren enz. Kortom zeer veel biodiversiteit. - Het mooie is dat dit kostbare stuk natuur voor iedereen toegankelijk is. Er wordt veel gewandeld in de omgeving en de wandelaars komen vaak het terrein op om rond te kijken, voor een kop koffie of toiletbezoek. Iedereen is welkom. - Aan cursussen die gegeven worden kan iedereen meedoen, ook niet-leden. Ook het winkeltje op zaterdag met zelfgekweekte plantjes is niet alleen voor leden maar voor alle tuinliefhebbers. Dat geldt ook voor de tuinwerkzaamheden waar ook belangstellenden aan meewerken. - Er is zeer veel belangstelling voor een tuin, zodat er een wachtlijst is. Het leuke is dat er steeds meer jonge gezinnen komen tuinieren, die allemaal ook hun kinderen meenemen die op die manier kennis maken met de natuur en leren hoe hun voedsel wordt verbouwd. Ook is er speciaal voor de kinderen een door de leden gebouwde speeltuin. - Er is niet alleen biodiversiteit, maar ook veel diversiteit in de achtergrond van de leden. Doordat er verschillende leden zijn met een migratieachtergrond is er ook veel afwisseling in hoe de tuinen gebruikt en bewerkt worden en wat er wordt verbouwd. - Al het groenafval wordt op het terrein zelf gecomposteerd en is weer voor de leden beschikbaar. Omdat alles biologisch verbouwd wordt, dus zonder gif of kunstmest, blijft de grond gezond. - Perfecte kringloop! Ik zou de gemeenteraad willen vragen om toch vooral dit plan niet te laten doorgaan. Zo’n gebied moet je koesteren en niet vernietigen! Ik, en velen met mij, kunnen er niet van slapen dat zoiets rampzaligs ten uitvoer kan worden gebracht.	niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alstublieft, laat Ons Genot blijven!!!	
419	Ik ben een tuinierder bij tuindersvereniging Ons Genot, gelegen aan de 2e Polderweg 5 in Overvecht, Utrecht. Ik schrijf deze zienswijze om mijn ernstige zorgen te uiten over de mogelijke gevolgen van de Omgevingsvisie Overvecht voor ons geliefde tuinencomplex. In een gemeente die streeft naar een groenere, gezondere wijk en die de ecologische waarde van haar gebieden wil verbeteren, is het onbegrijpelijk dat een waardevolle plek als Ons Genot mogelijk plaats moet maken voor sportvelden of andere recreatieve zaken. **Belang van Ons Genot** - Ecologische bijdrage: Ons Genot bevordert de biodiversiteit aanzienlijk. Het complex is een toevluchtsoord voor een breed scala aan vogels, egels, insecten, eekhoorns en zelfs ringslangen. Dit is een directe bijdrage aan de ecologische waarde van Overvecht. - Educatieve waarde: Kinderen leren hier op een praktische manier over de natuur, voedselteelt en gezonde voeding. Dit zijn onschatbare levenslessen die zeker in een stad veel waarde hebben. - Sociale cohesie: Ons Genot brengt mensen van verschillende achtergronden en leeftijden samen. Dit bevordert sociale cohesie en creëert een hechte gemeenschap die elkaar ondersteunt en samenwerkt. - Historische waarde: Ons Genot bestaat sinds 1963 op de huidige locatie en heeft een rijke geschiedenis. Het is opgebouwd door generaties tuinders en is een cultureel erfgoed dat gekoesterd moet worden. - Gezondheid en welzijn: De tuinen bieden een ruimte voor ontspanning, beweging en frisse lucht, wat essentieel is voor de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Dit zou zelfs een kostenbesparing kunnen opleveren voor de overheid. De gezondheidsvoordelen van groene ruimten leiden namelijk tot lagere zorgkosten. Mensen die toegang hebben tot groene ruimten zoals Ons Genot zijn doorgaans gezonder en hebben minder medische zorg, waaronder geestelijke gezondheidszorg, nodig. Ons Genot biedt bewoners de mogelijkheid om hun eigen voedsel te verbouwen. Dit draagt bij aan voedselzekerheid en vermindert de afhankelijkheid van externe voedselbronnen, wat belangrijk kan zijn in tijden van economische onzekerheid.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

	Argumenten tegen herontwikkeling
	- Diverse milieu-gerelateerde argumenten:
	  o Verlies van biodiversiteit: De aanleg van nieuwe infrastructuur zoals fietspaden zou de biodiversiteit verstoren en de veiligheid van spelende kinderen in gevaar brengen.
	  o Hittestress: In stedelijke gebieden is hittestress een groeiend probleem. Groenvoorzieningen zoals Ons Genot helpen om de omgevingstemperatuur te verlagen, wat bijdraagt aan een leefbaarder en comfortabeler stedelijk klimaat.
	  o Watermanagement: De tuinen spelen een cruciale rol in waterinfiltratie en verminderen het risico op overstromingen door regenwater op te vangen en geleidelijk in de grond te laten zakken.
	  o Fijnstofreductie: De planten en bomen in Ons Genot dragen bij aan de vermindering van fijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen. Dit is essentieel voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Overvecht.
	- Onherstelbare schade: Het verplaatsen van Ons Genot zou een onherstelbare schade toebrengen aan het zorgvuldig opgebouwde ecosysteem en de sociale structuren. De waarde van de jarenlange inspanning kan niet zomaar op een andere plek worden gerepliceerd. Denk hierbij ook aan oude bomen, de jarenlang met liefde bewerkte grond en de dieren die hierop leven.
	- Huidige betrokkenheid: Ons Genot is volledig geïntegreerd in de gemeenschap van Overvecht. Het wordt dagelijks gebruikt door buurtbewoners, scholen, en andere organisaties voor educatieve en recreatieve doeleinden.
	
	Concrete voorstellen
	- Behoud van Ons Genot: Behoud het tuinencomplex op de huidige locatie als een essentiële groene long voor de wijk Overvecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Verbetering zonder vernietiging: Zoek naar alternatieve locaties voor nieuwe sportvelden en recreatieve faciliteiten die niet ten koste gaan van bestaande ecologisch waardevolle gebieden. - Inclusieve planning: Betrek Ons Genot en haar leden actief bij de verdere ontwikkeling van de wijk om gezamenlijk duurzame en verantwoorde beslissingen te nemen. **Conclusie** Ons Genot is een uniek en waardevol onderdeel van de wijk Overvecht, zowel ecologisch, sociaal als historisch. Het behoud van deze tuinen is cruciaal voor het welzijn van de huidige en toekomstige inwoners van Overvecht. Ik dring er bij u op aan om de plannen te heroverwegen en Ons Genot te behouden als een groene oase en bron van biodiversiteit en gemeenschap.	
420	Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bestemmingen blijven ook in de toekomst bereikbaar met de auto.
421	Wij constateren dat de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptieln, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. Wij als gezin constateren dat: de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptielen, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. - Naast al dit moois hebben we ook de eerste zadenbibliotheek van Utrecht op ons terrein. Voor ons persoonlijk als gezin en actieve tuinleden, wij zijn een gezin die na een aantal jaren gelukkig een mooi stukje grond hebben kunnen bemachtigen op Ons Genot. Op onze tuin genieten wij van een oase aan rust en ruimte. Het gevoel even te kunnen ontsnappen aan de drukte van de stad en ontspanning na een week hard werken. Mensen te ontmoeten die ook dezelfde passie delen van tuinieren en de schoonheid van de natuur. Onze kinderen leren hoe mooi de natuur is en wat dat ons als mens brengt. Naast dat wij ecologisch zelf onze groente en fruit verbouwen in een mini voedselbos zorgen we er ook voor dat op ons stukje grond inheemse flora en fauna kan en mag wonen. Wij hebben een grote natuurlijk vijver waar salamanders en kikkers leven, regelmatig zwemmen er op een mooie zonnige dag ook ringslangen in. Kleine insectenhotels en ondergrondse nesten voor de hommels, een broedhoop voor ringslangen. De afgelopen 2 jaar hebben wij 2 grote nesten ringslangen gehad. Tijdens het broedseizoen weten vogels ook onze tuin te vinden door de verschillende bomen en struiken op ons stukje grond. We hebben diverse inheemse planten en bloemen speciaal voor de insecten en we verbouwen altijd wat extra groente en fruit zodat ook de dieren mee kunnen smikkelen. Kortom op een klein stukje grond van de 8,6 hectare van Ons Genot al een hele belangrijke ecologische voetafdruk. en verzoeken dan ook Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Zodat deze ruim 8 hectare openbaar groen, deze ecologische voetafdruk in Overvecht beschikbaar blijft voor de dieren, de tuinders en zeker ook voor de bewoners en bezoekers vanuit de diverse wijken rondom Overvecht. Ook het aanleggen van een fietspad verstoord de biodiversiteit en brengt de veiligheid van de spelende kinderen op het terrein in gevaar.	
422	Graag wil ik hierbij reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Het betreft een eventuele fiets/looptunnel onder het spoor ter plekke van de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden

Nr.	Reactie	Antwoord
	hugo de vrieslaan. Ik zie de toegevoegde waarde hiervan niet vanwege onderstaande redenen Fietstunnel Fietsers die hierdoor heen gaan zullen daarna direct links of rechts afslaan naar links of rechts en uitkomen op de bestaande routes. De fysieke ruimte voor een fietstunnel is beperkt en zal relatief steil zijn (voor fietsers niet fijn)en zal ten koste gaan van groen aan de overvechtzijde. Voetgangerstunnel In Overvecht zou deze uitkomen in een relatief groen gebied met relatief weinig bewoners die hiervan gebruik maken. Voor mensen die niet heel dichtbij de tunnel wonen is het handiger van de bestaande routes gebruik te maken. Kortom: ik denk dat het voor weinig mensen meerwaarde biedt en wel geld kost maar erger nog ten koste gaan van groene ruimte. En ik begrijp uit de visie dat jullie juist meer groen willen.	met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
423	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony’s en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege ‘t Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mensen samen kunnen komen, leren omgaan met dieren op een manier dat ze meer bewegen en de natuur zien. Deze manege heeft het dierenwelzijn hoog in het vaandel staan, waar veel andere maneges veel van kunnen leren. Als er een manege weg zou moeten is dit wat mij betreft een van de laatsten die op de lijst zou moeten staan. Hun bijdrage aan de samenleving is erg belangrijk. Voetbal is ook een manier van sporten en omgang met elkaar. Maar op deze manege leren verschillende soorten mensen ook sporten, maar vooral op een goede manier en met respect omgaan met dieren. Uit onderzoek blijkt ook dat omgang met dieren belangrijk is voor ontwikkeling en gezondheid. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege ‘t Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
424	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Professor van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. Hiernaast zijn er geen faciliteiten in de wijk Tuindorp waar gebruik van zou kunnen worden gemaakt. Alle beschikbare faciliteiten, waaronder winkels zijn in Overvecht zelf beschikbaar.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - creëren van onveilige situaties, met name voor de kinderen die nu zorgeloos op straat kunnen spelen; - onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw; - verspilling van belastinggeld; - gebruik door de verkeerde doelgroep (fat bikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
425	In deze brief geef ik u drie redenen waarom mijn volkstuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie 2e Polderweg moet blijven. 1. Verdwijnen van Ons Genot betekent minder bewegen door bewoners. In de omgevingsvisie wordt veel waarde gehecht aan bewegen van inwoners van Overvecht. Ik kan u vertellen dat het onderhoud van een volkstuin met huisje en schuurtje een gezonde vorm van bewegen is. Buiten zijn, rustgevend en ontspannend tuinieren is tegelijk een goede manier om je gezondheid te verbeteren. Bij tijd en wijle is het ook topsport, vooral na de winter aan het begin van het nieuwe (moes)tuinseizoen. Tuinieren vermindert stress en verlaagt de bloeddruk. Daarbij speelt de locatie aan de 2e Polderweg een belangrijke rol; gelegen aan een weiland, bij het bos van Oud Zuilen. Zou Ons Genot verdwijnen, dan gaat dat ten koste van dit gezonde bewegen van meer dan 500 inwoners van Utrecht. Daarbij heb ik nog niet eens de wandelaars en spelende kinderen meegeteld die het park bezoeken. 2. Verplaatsen van Ons Genot naar een andere locatie heeft een groot verlies aan biodiversiteit tot gevolg.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De meer dan 8 ha groen herbergt veel dierenleven. Laatst hoorde ik nog een zwartkop zingen, brutale roodborstjes komen het terras op, eekhoorns rennen door de bomen. Je ziet buizerds in de lucht, we hebben een nest van een broedend paar ooievaars. In de sloot foerageren aalscholvers, reigers en eenden. ‘s Avonds gaan vleermuizen op jacht naar insecten. En dan is er nog veel dierenleven in de grond en zijn er veel insecten. Op Ons Genot wordt natuurlijk getuinierd met als gevolg een grote biodiversiteit. Ons Genot verplaatsen en vervangen door monocultuur gras voor sportvelden betekent een groot verlies aan biodiversiteit. Dit niveau biodiversiteit behalen op een andere locatie duurt zeker 60 jaar. 3. De herinnering aan mijn man blijft levend. Onlangs is mijn man overleden aan de gevolgen van uitgezaaide darmkanker. Hij heeft de laatste 3 jaar van zijn leven van de volkstuin genoten. Nog iedere keer als ik er ben met hond Bobbie verwacht ik dat hij komt op zijn elektrische fiets om (al is het maar even, want zijn kracht werd allengs minder) in de tuin in de zon te zitten. U begrijpt dat verdwijnen van Ons Genot aan de 2e Polderweg voor mij persoonlijk een groot verdriet zou zijn.	
426	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. • Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. • Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière”	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. • Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. • Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. • Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. • Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. • Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. • Als er al een extra verbinding zou moeten komen, zou het in het kader van duurzaam gebruik van materialen en van zuinig omgaan met belastinggeld meer voor de hand liggen om de bestaande NS tunnel weer voor iedereen (dus zonder NS kaartje) toegankelijk te maken en te verbeteren. Als de NS de perrons wil afsluiten, kunnen ze de poortjes op een andere wijze plaatsen om de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen. Deze tunnel ligt ook veel logischer ten opzichte van de winkeltjes in Overvecht direct nabij het station. Dit betreft bovendien een tunnel waar veel meer sociale controle is/zal zijn. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
427	Bij deze maak ik gebruik van mijn recht mijn zienswijze op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht onder uw aandacht te brengen. Mijn zienswijze heeft betrekking op één onderdeel van deze ontwerp Omgevingsvisie, te weten de tunnel c.q. onderdoorgang onder de spoorlijn tussen de Plutodreef in Overvecht en de Prof. Hugo de Vrieslaan in Tuindorp. Uit de informatie in uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht maak ik op dat u voornemens bent een tunnel of onderdoorgang voor fietsers te creëren tussen de Plutodreef en de Prof. Hugo de Vrieslaan. De laatste straat is, mede gezien het aantal geparkeerde auto's, een smalle straat. De straat wordt gebruikt door de bewoners om zich te verplaatsen. Het is een kindvriendelijke straat waar kinderen op straat kunnen spelen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is niet geschikt als doorgaande weg voor fietsers tussen Overvecht en de rest van de stad. De straat is, zoals gezegd, smal met de geparkeerde auto's. Dat maakt meer verkeer in deze straat niet wenselijk. De aansluiting op de prof. Van Bemmelenlaan is gevaarlijk en niet geschikt voor meer verkeer. Fietsers dienen daar een scherpe bocht te maken, zowel	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar links als naar rechts, als ze verder willen. Het zicht op dat punt is erg beperkt. Ongelukken kunnen gemakkelijk gebeuren, zeker bij personen die deze verkeerssituatie minder goed kennen. Deze aspecten maken de straat ongeschikt als doorgaande weg. Op korte afstand van de Prof. Hugo de Vrieslaan liggen enkele straten die zich veel beter lenen als doorgaande weg tussen Overvecht en de rest van de stad. Dat zijn de Eijkmanlaan, de Prof. Jordanlaan en de Prof. Reinwardtlaan. Deze straten hebben deze functie nu reeds. Enkele aanpassingen maken deze straten tot voor de hand liggende doorgangswegen. Zoals gezegd, is de afstand tot de Prof. Hugo de Vrieslaan van deze alternatieven zeer gering. De genoemde straten kunnen die functie van doorgaande weg dus goed overnemen. De door u voorziene tunnel kan onveilig zijn. Voor de bewoners van de Prof. Hugo de Vrieslaan kan dat daarom een element van onveiligheid met zich mee brengen. Al met al kom ik tot de conclusie dat uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht op dit punt in het geheel niet bijdraagt aan de bevordering van de verbindingen van Overvecht met de rest van de stad. Er zijn veel betere alternatieven.	
428	Ik, mijn partner en een goede vriendin tuinieren op Ons Genot. Wij en onze aanhang genieten heel erg van onze tuin. We waren dan ook erg geschrokken toen we hoorden dat de vereniging mogelijk plaats moet maken voor sportvelden. We snappen ook niet goed waarom. Voor ons 50tiggers is het buitenzijn en bewegen naast onze drukke banen erg belangrijk. Voor onze medetuinders, jonger en ouder, geldt dit ook. In die zin is het wellicht te vergelijken met sport? Het gezamelijke tuinwerk geeft ons de mogelijkheid mensen te ontmoeten die misschien verschillen qua opleiding/werk/afkomst/voorkeuren etc. We vinden elkaar in de liefde voor tuinieren. We delen onze oogst, ruilen zaden en planten. We nodigen regelmatig vrienden uit op de tuin. En rond lunchtijd wandelen er regelmatig mensen langs van het bedrijventerrein. Zonder uitzondering geniet iedereen van de verschillende tuinen en ook de verschillende dieren die je er ziet. Ooievaars, eekhoorns, vele insecten (een tijgerspin! Ik had die nog nooit gezien) vlinders, salamanders en soms een ringslang) naast natuurlijk muizen,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ratten en slakken. In de omgevingvisie voor Overvecht wordt nadrukkelijk ook het belang van groen in de wijk genoemd. Wij vinden het juist daarom onbegrijpelijk dat een oud Volkstuincomplex als Ons Genot naast een grijs bedrijventerrein plaats zou moeten maken voor eenzijdig groen van sportvelden. Bewaar alstublieft deze bijzondere plek!	
429	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. **Samenvattend:** Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
430	**Inleiding** De omgevingsvisie Overvecht heeft een aantal mooie en lovenswaardige uitgangspunten. We begrijpen dat er meer huizen gebouwd moeten worden en dat Overvecht met al die extra bewoners nog steeds een mooie groene en (verkeers-)veiliger wijk moet zijn of worden. Een van de krachtpunten van	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht is dat er zo veel groen is en we delen het uitgangspunt dat het ‘groen (en blauw) verbeterd en versterkt’ moet(en) worden en bij voorkeur ook gebundeld. Maar juist hierin lijkt de visie bij het Janssenpark de plank flink mis te slaan, mogelijk doordat er op basis van (de papieren werkelijkheid van) kaarten wat lijnen op plattegronden zijn getekend, maar misschien ook omdat de waarde van het Janssenpark niet wordt onderkend en begrepen. Voor ons, de bewoners die in en aan dit park wonen is dit echter heel belangrijk. Wij vrezen voor ons woongenot, maar ook voor de aantasting (= verzwakking) van groen, wat tegengesteld aan de visie zou zijn. We leggen dit hieronder uit en doen alternatieve voorstellen die recht doen aan de waarde van het Janssenpark én aan de goede uitgangspunten van de omgevingsvisie**.** **Onze zienswijze** Op basis van de plattegronden lijkt de gemeente Utrecht twee fietspaden en een nieuw voetpad in het Janssenpark te willen realiseren in het kader van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat het voor de bewoners van de experimentele flats betekent en waar we mee te maken zullen krijgen, leest u hieronder. De bewoners wijzen de plannen in deze vorm dan ook af. Er zijn betere voorstellen, die meer recht doen aan zowel de visie, áls de waarde van het Janssenpark. Het Janssenpark is de naam die we het park bij het 50-jarig bestaan van de Experimentele flats gaven. Het is een park dat rondom aansluit bij de Experimentele woningen. Al 53 jaar is dit park aan ons toevertrouwd, en is er een innig contact tussen wonen en natuur. Ons park is aangelegd door de bewoners zelf. In samenwerking met een bioloog van de Universiteit, en in direct contact met de plantsoenendienst van de gemeente. De bedoeling van Janssen, directeur van de gemeentelijke dienst Bouw & Wonen, was de bewoners te betrekken bij hun omgeving. Dat is gelukt. Binnen en buiten. Door de jaren heen ontstonden golvingen, kronkelpaden, wildgroen en bosschages. Een glooiende houtwal werd de natuurlijke afscheiding van de Carnegiedreef. Het leven met de natuur en daar ook iets voor doen is een vast onderdeel van het wonen in de	Fijn dat u mee denkt over en betrokken bent bij het groen in uw buurt. Het vergroenen van overbodige infrastructuur en het verbeteren van de groenkwaliteit past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we samen met omwonenden kijken wat de mogelijkheden zijn voor het verbeteren van het Janssenpark en het meer betrekken bij Park de Gagel. De fietsroute door Park de Gagel bij de experimentele flats waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Experimentele flats. Mettertijd hebben talloze dieren en planten zich hier gevestigd. Het plan om twee nieuwe fietspaden dwars door het Janssenpark aan te leggen betekent een grote inbreuk op het hier aanwezige ecosysteem. In de afgelopen 53 jaar is het Janssenpark een oogwaardig stukje groen geworden. Laten we dat niet afbreken of verarmen in het kader van een visie die groen juist zou moeten versterken en bij elkaar brengen. De bewoners van het experiment spannen zich in voor dit kleine en intieme park. We houden elkaar op de hoogte en zijn goede buren. Er is de jaarlijkse schoonmaakdag waarin zwerfvuil wordt verzameld. Meerdere groepen bewoners zorgen voor klein groen onderhoud. In de zomer zijn er diverse activiteiten in het park, georganiseerd door en voor de bewoners. Het is een fijne plek om te zijn. Men kent elkaar. Waar men elkaar nog niet kent, komen de bewoners van de buurt ook samen. Zoals bij volleybaldagen, fitness in het park, het picknicken of feestjes vieren, daarmee is het contact gauw gelegd. In het park ligt ook een pierenbadje in zelfbeheer dat in de steeds langere en warmere zomers druk bezocht en benut wordt voor afkoeling, plezier en ontmoeting. Deze badjes zijn door iedereen gratis te gebruiken, iets wat in Overvecht zeer nodig is, en ze worden in de zomer zeer goed gevonden, waaruit ook weer blijkt dat een van de genoemde redenen voor de extra paden door het park - namelijk vindbaarheid - niet correct is. Het unieke van de bouw van de Experimentele woningen heeft 4 jaar geleden geleid tot een monumentenstatus. Maar het park waarin de woningen liggen, is ondeelbaar van dit cultureel erfgoed. Het is groen erfgoed. Het is samen met de woningen ontworpen. Eigenlijk zou het Janssenpark ook een monumentenstatus moeten krijgen. We vinden het vreemd dat op de plek van het pad dat dwars door het midden van het Janssenpark staat ingetekend, nu al een wandelpad ligt. Een mooi kronkelend klinkerpad. Zeker geen fietspad, maar het pad ligt er al. De fietspaden en wandelpaden zijn sowieso ingetekend op onnodige plekken. 50 meter verder is de Rio Negrodreef, die ook een hoofdverbindingsweg zal worden voor fietsers en wandelaars. Om de fietspaden te realiseren zal er flink veel groen, waaronder een aantal volwassen bomen, moeten worden gekapt. Van de bewonerstuinen tot aan het pad is er niet meer dan 6 meter, tellen we het huidige voetpad er bij, dan is er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	7,5 meter breedte om een fietspad te realiseren. Om van voetpaden of stoepen en verlichting nog maar niet te spreken. Bewoners zullen met hun woningen en hun balkon pal op de paden uitkomen. Onze kinderen kunnen niet meer vrijelijk naar buiten rennen. De experimentele flats zijn bewust gebouwd in stervorm vanuit het uitgangspunt van privacy. De diverse zichtlijnen vanuit de appartementen, en de zichtlijnen in het park zijn zo bedoeld. De huidige plannen lijken hier onbekend mee te zijn en houden geen rekening met de geschiedenis en functie van dit park. We vrezen onveilige situaties voor de bewoners en hun kinderen. Het zal scooters, brommers en fatbikes aantrekken. Ook hangjongeren en dieven kunnen makkelijker uit het zicht raken. Er zal, net als bij reguliere fietspaden, met grote snelheid gefietst worden. Bovendien verwachten we meer zwerfvuil, terwijl we met de bewoners nu al zo ons best doen om het park schoon te houden. Door dit drastische plan verwachten we ook fietsers op de wandelpaden. Hoe zouden we dat kunnen voorkomen? Hoe ziet u de handhaving? Het is nu een wandelgebied waar veel buurtbewoners gebruik van maken. Daar is dit park voor bedoeld. We nodigen u graag uit voor een schouw samen met de bewoners. Dan kunt u met eigen ogen zien dat dit plan op deze manier meer kapot maakt dan toevoegt. **Alternatieven/Suggesties** We waarderen de aandacht voor het versterken, behouden en bundelen van groen inde wijk. Als bewoners denken we graag mee om Overvecht, en specifiek de omgeving van de Experimentele Flats, verder te vergroenen, groen te sparen en te creëren. De experimentele flats dragen bij aan de diversiteit aan woningen in de wijk maar verliezen hun uniciteit als ze ingeklemd raken door geplande hoogbouw op de Trinidaddreef. Wij richten ons juist op een groene verbinding tussen deze experimentele flat en de rest van het complex. **Suggestie 1: Janssenpark meer betrekken bij Park de Gagel** Het Janssenpark is voor iedereen. Het is een veilig en beschut park. De zorg waarmee het park is aangelegd is voelbaar. Als bewoners delen we dit park graag met mede-buurtbewoners en liefhebbers. Dit typeert de bewoners van de experimentele flats.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het Janssenpark zou meer betrokken kunnen worden bij Park de Gagel, zodat de groenstrook een duidelijker geheel wordt. Het intieme natuurspeeltuintje aan de punt van het Janssenpark, in de buurt van de HAT-eenheden aan de Braziliëdreef, kan toegankelijker en herkenbaarder gemaakt worden zodat meer buurtbewoners ervan kunnen genieten. Het Janssenpark als geheel kan uitnodigender gemaakt worden met bijvoorbeeld educatieve informatie in samenwerking met Utrecht Natuurlijk. (Speurtocht, informatiebordjes en dergelijke.) Ook nu al komen scholen in het park langs om te vertellen over het groen en de dieren. Bovendien gebruiken scholen de paden graag als rustige looproutes. **Suggestie 2: Fietspaden naast het Janssenpark** Voorstel: Leg de hoofdfietsroute van Overvecht-Noord naar Zuilen aan over de bestaande Rio Negrodreef en andere bestaande fietsroutes (Zie bijgevoegde kaart) Leg deze fiets- en wandelroutes dus niet aan dóór het Janssenpark, maar er meteen naast (slechts 50 meter verder). Maak deze routes herkenbaar door meer groen, waardoor groen gecreëerd én gespaard wordt. Hierdoor kunnen veel bomen bij de natuurspeeltuin en de HAT-eenheden blijven staan en blijft het park hier één geheel. Maak de fiets(- en/of wandel)routes herkenbaar met tegels, kleuren, plantenbakken of langgerekte perkjes in het trottoir zelf, wellicht op andere manieren die we kunnen ophalen met een wedstrijd voor kinderen of die door planologen kunnen worden bedacht.. Voorgestelde hoofdfietsroute vanaf park de Gagel tot aan de Vecht: Rio Negrodreef - Amazonedreef - Incadreef - Pampadreef2) - Belo Horizontedreef3) - Vechtdijk4) Opmerkingen • Bij de kruising naar de Belo Horizontedreef zou het huidige ‘olifantenpaadje’ een aanwijzing voor verbetering kunnen zijn, waarbij de scherpe hoek naar rechts zou verdwijnen. • Over het bestaande fietspad en dus niet dóór het Vechtzoompark. • Als bewoners die de fiets veelvuldig gebruiken vinden wij de extra voorgestelde fietsbrug overbodig en zonde van de investering.Bespaar op de fietsbrug en maak waar nodig de wegen naar de twee omliggende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bruggen prettiger en herkenbaarder. De Vechtdijk is tegenwoordig een prachtige fietsroute, waar je makkelijk even naar een van de twee dichtbijgelegen bestaande bruggen kan fietsen. • Als de gemeente de fietsbrug toch wil realiseren, stellen we voor om deze in het verlengde van de Belo Horizontedreef te bouwen, aansluitend op de hierboven voorgestelde fietsroute. **Samenvatting en conclusie** We vragen de gemeente Utrecht met klem om geen fietspaden door het Janssenpark te plannen en aan te leggen. De snelle fietsverbinding kan via de Rio Negrodreef worden gepland. In het Janssenpark zou mogelijk alleen een kleinschalig voet- of wandelpad kunnen komen, met mogelijk een doorsteek naar de Carnegiedreef en het Gagelpark, maar dan wel passend in het park: kleinschalig, smal en kronkelend zodat het totaal niet aantrekkelijk is voor fietsers. Volgens uw eigen schrijven is er overeenstemming met de bewoners nodig. Wij denken graag mee over hoe we dit prachtige stukje groen bereikbaar kunnen maken voor meer mensen zonder het unieke karakter ervan en het woongenot van de bewoners van het park aan te tasten.	
431	Ik constateer dat de tuinvereniging Ons Genot op de locatie waar zij nu al bijna 60 jaar zit, een prachtige biodivers stuk groen heeft. Ik las dat de gemeente als doel heeft om het groen kwalitatief te verbeteren. Onze huidige locatie is al op een fantastisch kwalitatief hoog niveau. Waar nog steeds kijken hoe het beter kan, door bijvoorbeeld verlaging van slootkanten, inzaaien met inheemse zaadmengels, composteren van al ons eigen tuinafval, etc. Op onze vereniging kom ik mensen uit alle lagen en culturen van onze bevolking tegen. Samen werken we aan de gezamenlijke groenstroken, we wisselen weetjes uit over het kweken van groenten en bloemen. Ik verzoek hierbij de gemeente om Ons genot voort te laten bestaan op de huidige locatie.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
432	Tegenover de Parel van Zuilen, aan de overkant van de Vecht, ligt een prachtig tuinencomplex, een van de Parels van Overvecht. Hier liggen ruim 90 mooie tuinen waarin al vele tientallen jaren met veel enthousiasme wordt getuinierd. Veel van deze tuinierders (velen uit Overvecht) hebben bij hun woonplek geen tuin/ buitenruimte. Deze mensen zijn ontzettend blij met deze mogelijkheid om	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar

Nr.	Reactie	Antwoord
	buiten te kunnen zijn, groenten en bloemen te kunnen kweken en dit alles met elkaar te kunnen delen. En dit te delen met mensen uit alle lagen van de bevolking. En open voor bezoekers. Het is een plek waar gemeenschapszin en burgerschap opbloeit ! Laat dit behouden blijven op deze plek.!!!!!!	innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
433	Met deze mail wil ik reageren op het ontwerp voor de Omgevingsvisie Overvecht. Met name op het voornemen om het volkstuincomplex van Vereniging Ons Genot met de grond gelijk te maken en daarvoor in de plaats een (andere) sportaccomodatie te vestigen. De afgelopen 3 jaar heb ik het voorrecht om lid te mogen zijn van de vereniging Ons Genot en daar samen met mijn vriendin te tuinieren en een stukje grond te bewerken. Als bewoner van de binnenstad fiets ik langs de Vecht naar deze heerlijke plek, midden naast een natuurgebiedje met ooievaars, hazen, aalscholvers en heerlijke rust. In onze tuin geniet ik van heerlijke dagen buiten zijn, met mijn voeten in de klei en mijn handen in de grond. De prachtige bomen, de gezellige buren, de vogels en de fantastische rust die ik mis in de binnenstad. Hier komt mijn geest tot rust en mijn lichaam krijgt de broodnodige beweging. Als beloning kan ik onbespoten groenten aan mijn dieet toevoegen, extra lekker omdat ze zelf geteeld zijn. Met dit stukje groen geniet niet alleen ik, onze tuin en ook die van onze andere tuiniers draagt bij aan veel waarden waar de gemeente Utrecht, een SDG-gemeente toch?, ook voor staat: • We verbouwen gezonde en onbespoten groente, voor ons eigen plezier en genot, maar wat over is gaat naar anderen (SDG2) • We werken aan een gezonde en mooie leefomgeving (SDG3), waar ouderen kunnen ontspannen en bewegen (een groep waar niet veel ontmoetingsplaatsen en sportvoorzieningen voor zijn), waar kinderen buiten en veilig kunnen spelen • We leren elkaar en anderen over het hoe je gezond en duurzaam kunt tuinieren en leren elkaar over de waarden van de natuur (SDG4) • Iedereen is welkom en even belangrijk man, vrouw, hen of hun, jong en oud (SDG5)	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze tuinen zonder bestrijdingsmiddelen zorgen we dat water schoon blijft en met onze organische stof rijke tuinen houden we water goed vast (SDG 6 en 13) • Bij ons op de tuin is iedereen welkom. Alle sociale klassen en leeftijden vinden elkaar op de tuin en in het plezier om samen te tuinieren en kennis en ervaring uit te wisselen. Het maakt niet uit of je roots in Utrecht liggen of elders en ook wat je opleidingsniveau is doet er niet toe. We vieren samen feest en helpen elkaar. Hoe fijn is dat? (SDG10) • Zoals uit bovenstaande al blijkt zijn we een hechte en inclusieve gemeenschap. Ook al heeft iedereen zijn eigen tuin, we helpen elkaar en werken samen aan de gedeelde speelplaats, de compostering, het wormenhotel, de paddenpoel en de andere mooie elementen van ons prachtige terrein. Sommige tuinders zitten er al enkele generaties. We tuinieren al jaren op een duurzame wijze, zodat we met het groen en de biodiversiteit als hechte gemeenschap bijdragen aan een stukje duurzaam Utrecht en Overvecht (SDG 11). • We dragen ook bij aan SDG 12, duurzame productie en consumptie met onze ecologische wijze van tuinieren, respect voor onze omgeving en kunnen dan ook genieten van biologische groenten zonder gif • Onze tuin draagt bij aan klimaatmitigatie en adaptatie. Het terrein met de vele bomen legt veel CO2 vast en houdt dat ook vast. Hout van het terrein komt via de compostering weer op de tuinen. Onze organisch stof rijke tuinen zijn niet alleen een bron voor bodemleven, maar houden water goed vast, zodat in droge tijden bij ons de sproeiers niet continue aan hoeven te staan omdat de vochthuishouding door deze organisch rijke bodem goed is. Daarnaast kan je hier heerlijk genieten van de schaduw door de mooie oude bomen en dat mogen anderen uit de buurt ook, want de tuin is overdag open. Check SDG 13! • Met onze mooie oevers en goede bodemkwaliteit zorgen we dat de waterkwaliteit van het ons omringende water goed blijft. Op ons terrein dan ook veel waterinsecten, eenden, aalscholvers en zelfs ooievaars! Kikkers en padden en laatst zag ik nog een watersalamander op ons eigen terrein. Ook SDG 14 is een doel waar ons terrein aan bijdraagt • En natuurlijk dragen we met Ons Genot en ook met ons eigen stekkie bij aan SDG 15, leven op land. Onze tuin is oase van rust enerzijds en een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bron van leven anderzijds. Vogels zoals eerder aangegeven, maar ook op en onder de grond krioelt het van het leven. Onze bodem lijkt op zichzelf wel een wormenhotel, veel vlinders, bijen, libellen, kevers, lieveheersbeestjes, mollen en woelmuizen, het is er allemaal. Op het terrein zijn zelfs ringslangen. Onze organisch rijke bodem is een voedingsbron voor veel leven, maar ook vele planten, algemene maar ook wat minder voorkomende planten als de ratelaar staan bij ons in de tuinen en langs de oevers. • Onze gemeenschap heeft partners in andere tuindersverenigingen en binnen onze vereniging zijn verschillende groepen die samen werken. SDG 17 hoort er daarom ook bij. Het idee alleen al dat deze mooie veelzijdige plaats, waar Utrechtse burgers met hart en ziel dagelijks samen bezig zijn, zou moeten verdwijnen is een gotspe. Het kan toch niet zo zijn dat het feit alleen dat de grond eigendom is van de gemeente, en daarmee een makkelijke oplossing is om een ander doel te realiseren, voor de gemeente aanleiding is om de tuinders van Ons genot in de kou te zetten en alle waarden die het terrein vertegenwoordigt te vernietigen? Het moge duidelijk zijn dat dit oude waardevolle en biodiverse terrein en plaats van rust nooit vervangen kan worden door een stuk weiland langs de snelweg.	
434	"Een omgevingsvisie voor de hele wijk. We maken een omgevingsvisie om plekken die we **goed vinden te behouden** om plekken die we **minder goed vinden** te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5000 woningen en 3000 werkplekken te maken in Overvecht"[20] Op bovenstaande motivatie (goed, minder goed) van de gemeente Utrecht en de invulling van de Omgevingsvisie Overvecht kom ik in mijn zienswijze regelmatig terug. Ik zal mijn bezwaren, zorgen en vraagtekens in deze zienswijze beschrijven en onderbouwen. Op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie van de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen is mijn zienswijze dat deze **niet** mogen worden	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Wij snappen goed dat u zich zorgen maakt en begrijpen de mogelijke impact van de omgevingsvisie op uw buurt. Dit hebben we ook in gesprekken en brieven aan u geuit. We hebben zo goed mogelijk geprobeerd uit te leggen wat de

[20] In: Wijkbericht april 2024: Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o.?

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgevoerd. Aan de hand van wijkberichten, informatiebijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, overleggen met de ambtenaren van de gemeente en wethouder R. Streefland, ervaring als wijkbewoner vanaf 2017, de delen A en B van het Omgevingsvisie Overvecht, het Participatieverslag, en berichten in de media geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken. Voor expertise op het gebied van PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 zal ik verwijzen naar noeste arbeid van Miriam Sterk (medebewoner , Overvecht centrum gebied). De thema's zoals geformuleerd in de wijkfolder van april 2023: groen, wonen, verkeer, werkplekken en het klimaat worden hierin voornamelijk behandeld. Andere thema's als Participatieproces, informatieverstrekking etc. zijn toegevoegd. Helaas heb ik nu geen puf meer om de nummering van de bijlagen nog volledig weer te geven. Ze zijn allen toegevoegd en zijn makkelijk te herkennen aan hun titel. Uit de tekst is voldoende duidelijk naar welke bijlage ik verwijs. De bijlagen zijn even belangrijk en hebben een zelfde gewicht als deze visie. Een dringend verzoek om u met dezelfde intentie in de bijlagen te verdiepen. Helaas heb ik niet alles kunnen verwoorden, maar de deadline nadert en ik wil nog even tot rust komen. Wellicht een wandelingetje maken om mijzelf uit de anonimiteit te halen? Verder wens ik u veel leesplezier. **Participatieproces?** "Gemeenten worstelen ermee hoe ze burgers kunnen betrekken (econoom Helen Toxopeus, Universiteit Utrecht). …Volgens Boon en Arcadis wordt participatie vaak gezien als verplicht nummer. "Er is veel wederzijds wantrouwen tussen gemeenteambtenaren en burgers." Volgens hem werkt de traditionele voorlichtingsavond in het buurthuis niet meer, waarbij mensen	omgevingsvisie voor u betekent en wat niet. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. Inmiddels heeft u een definitief antwoord op uw brief ontvangen. Wij betreuren het ten zeerste dat deze brief zo lang op een antwoord heeft moeten wachten. Op verschillende momenten in het proces hebben we alle adressen in Overvecht een wijkbericht gestuurd met de stand van zaken van de omgevingsvisie en de uitnodiging om mee te denken of te reageren. Daarnaast hebben we verschillende gesprekken met bewoners rondom de Arnodreef, Rubicondreef en Butterflydreef gevoerd over de plannen, hun wensen en zorgen daarbij en de impact die de plannen hebben op hun buurt. Op basis hiervan hebben we de plannen aangepast, bijvoorbeeld door wat eerst was aangewezen als rood gebied (hoogstedelijk), aan te wijzen als oranje gebied (stedelijk). We komen niet aan alle wensen en behoeften tegemoet, bijvoorbeeld omdat er keuzes gemaakt worden ten behoeve van de wijk of de stad, en om de buurt daarbij toekomstbestendig te maken. Uw naam is per ongeluk niet in het verslag terecht gekomen. Dit zullen wij alsnog doen. Als een ontwikkelaar u woning wil verwerven, is het aan hen op welke manier dit gebeurt. Indien de Gemeente tot verwerving overgaat, dan wordt in haar opdracht en voor haar rekening een taxatie opgesteld. Indien de Gemeente besluit tot minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening, dan wordt een bijdrage in de deskundigekosten vergoed. De kosten van een eventueel uit te voeren 'tegentaxatie' is dan onderdeel van de bijdrage in de deskundigenkosten. In het kader van een minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening wordt naar de marktwaarde van het object gekeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen reageren op een plan dat toch al min of meer vastligt. “In mijn ogen moeten gemeenten veel meer in een vroeg stadium achterhalen waar behoefte aan is. Wat willen burgers wel en niet? Er zijn veel modernere manieren om participatie op te zetten bijvoorbeeld met het gebruik van apps.”[21] “Geen draagvlak staat echter niet gelijk aan geen goede participatie. Het transparant maken van verschillende opvattingen en de keuzes is een belangrijke opbrengst van de participatie.”[22] De onderzoekers in het eerste citaat zijn nog vrij te spreken en baseren zich op onderzoeksgegevens en een wetenschappelijke interpretatie. De ambtenaar van de Gemeente Utrecht is gebonden aan de opdracht van de gemeente en reageert vanuit de eigen bubbel. Deze ambtenaar is duidelijk in de veronderstelling en overtuiging dat er “goede” participatie heeft plaats gevonden voor deze omgevingsvisie. Wij als bewoners, en bij rondvraag bij de Moskee, winkeliers, Tuindorpers ondervinden juist het gebrek aan participatie en een ondermaatse kwaliteit aan participatie. Het is ontluisterend hoe een gemeente kan recht praten wat krom is Bewoners en ondernemers vragen al veel langer om een rol te mogen spelen in de vele bouwplannen van de gemeente. O.a. op de “Dialoogavond “Bouwontwikkelingen in Overvecht, word je er (niet/wel) gelukkig van?” d.d. 11 mei 2022. Ook op die avond zijn vele bezwaren en zorgen geuit. “Begrijpen gemeente en Overvechters elkaar wel? Vertrouwen zij elkaar? Hebben we wel steeds over hetzelfde?” lees ik in het verslag. Met een aantal van 22 bewoners van de Arno-, Rubicon- en Butterflydreef hebben wij op 8 maart aan de gemeente een brief gestuurd (bijlage…). Daarin hebben wij onze ervaringen en bevindingen over het participatieproces, de impact die het heeft en onze vragen verwoord. Deze brief was een noodkreet en ingegeven door de ingrijpende en grootschalige vorm van de m.n. bouw- en verkeersplannen en de manier waarop wij door deze plannen zijn overweldigd. Inmiddels hadden we ook al meerdere overleggen met ambtenaren gevoerd (8-	Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De gemeente is doorlopend in overleg met de Werkplaats over hun plannen voor de wijk en hoe we deze ook onder de omgevingsvisie verder kunnen uitwerken. De participatie voor de omgevingsvisie is volgens de toen (2022) geldende participatieleidraad van de gemeente Utrecht opgesteld. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Het projectteam dat aan de omgevingsvisie heeft gewerkt vormt geen goede afspiegeling van de diversiteit van inwoners van Overvecht. Daarom is ingezet op een uitgebreid en divers participatietraject, waarbij we op veel verschillende manieren met veel verschillende Overvechters hebben gesproken. Op die manier hebben we een goed beeld gekregen bij wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen, ideeën en zorgen er leven. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en afwegingen en keuzes gemaakt. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Daarnaast bieden meer inwoners draagvlak voor een meer gevarieerd aanbod aan voorzieningen. De combinatie met investeringen in de openbare ruimte moeten er toe leiden dat de wijk er als geheel op vooruit gaat voor zowel huidige als toekomstige Overvechters, en tegelijkertijd een bijdrage te leveren het grote tekort aan woningen.

[21] NRC za. 17 februari 2024, Wetenschapsbijlage p.3, Groene Steden. Steden willen groen. Maar wat is dat?
[22] Bijlage Brief d.d. 25 maart 2024 (of 8 of 20 maart?), beantwoording van gemeente Utrecht op brief bewoners Arno, Rubicon en Butterflydreef d.d. 8 maart 2024

Nr.	Reactie	Antwoord
	12, 22-12-2023 en 2-2-2024, zie ook de verslagen in de bijlagen). Voor mij persoonlijk en ook voor mijn getroffen buren spelen ook de directe en ontwrichtende impact op ons persoonlijke leven in onze motivatie voor deze brief een rol. De impact strijkt van onzekerheden die het met zich meebrengt, de zorgen, de stress, de eigen toekomstplannen (??, is het überhaupt nog mogelijk om plannen te maken?) voor verbetering en of verduurzaming van eigen huis, financiën en hoe moet het met mijn pensioen, hoe moet het met mijn hypotheek? waar kan ik nog wonen? Etc.etc. Afgezien van de tijdsinverstering en het verdiepen in gemeentelijke plannen, het voorbereiden van overleggen met de gemeente, jargon, verhullend taalgebruik, informeren, informeren etc.etc. *Hoe kan het toch dat de gemeente zich geen rekenschap heeft gegeven van omschreven impact, vraag ik me dan steeds af, u ook?* Het is positief dat een aantal raadsleden vragen hebben gesteld op woensdag 14 maart j.l. zoals te zien is in onderstaande mail van een buurtgenoot. Beste buren, Op onze brief van 8 maart zijn deze week twee reacties binnengekomen: 1. **De Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken** zal de brief op 4 april in de vergadering behandelen en dan voor behandeling doorsturen naar het college van B&W. We zullen daarna een antwoord ontvangen van het college. 2. **Rik Leenders van EenUtrecht** heeft het volgende laten weten: “Op basis van uw brief hebben wij mondelinge vragen opgesteld, zie bijlage. Deze zijn met andere partijen gedeeld en een aantal hebben aangegeven de vragen mede in te dienen.	De woningnood is groot in Utrecht. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar vervoer, openbare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 heeft tot doel een meer gemengde wijk te worden, met verschillende woningtypen voor de Overvechter en voor andere woningzoekenden. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De wens voor automobiliteit wordt Overvechters niet ontzegt. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De ontwerp omgevingsvisie richt zich daarom met name op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Tegelijk zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. De mobiliteitstransitie zorgt er ook voor dat, ondanks de groei van de stad, mensen die afhankelijk zijn van de auto deze kunnen blijven gebruiken. Vanuit de rijksoverheid worden subsidies verleent op de aanschaf van elektrische auto's. Dit doen wij niet als gemeente. Daarbij zetten wij vooral in op de mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en niet op het subsidiëren van autogebruik (al dan niet elektrisch). Een van de doelstellingen uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht komt uit de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht': "Prettig wonen in een gemengde wijk". Wij proberen dit op verschillende manieren te bewerkstelligen. Wij willen bouwen voor de Overvechter die wooncarrière wil maken binnen Overvecht en voor studenten en ouderen, zodat zij kunnen blijven wonen in de wijk. Daarnaast

Nr.	Reactie	Antwoord
	Morgen om 17.00 uur worden ze door ons raadslid, Gert Dijkstra, tijdens het vragenuur gesteld aan de wethouder die ter plekke antwoord zal geven. U bent van harte welkom zelf fysiek plaats te nemen op de publieke tribune bij het vragenuur op het stadhuis, maar u kunt ze ook live meekijken via deze link: Gemeente Utrecht (connectedviews.nl) Op basis van de antwoorden gaan wij kijken of we schriftelijke vervolgvragen gaan stellen. Als dit het geval is doen we dat graag samen met u/ de ondertekenaars van de brief. Wij vinden het in ieder geval fijn om na de beantwoording alsnog even contact te hebben.” De antwoorden waren helaas teleurstellend. Wellicht heeft de korte tijd waarin vragen beantwoord moeten worden en het feit dat wethouder Streefland verhinderd was en werd vervangen, hier invloed op gehad. Een officieel antwoord op onze vragen hebben we nog steeds niet mogen ontvangen. Wel een conceptversie, twee dagen voor ons overleg op 30 april (gedateerd 8, 20 en 25 maart 2024??). Het is natuurlijk positief dat ambtenaren van de gemeente tijd en energie hebben genomen om direct met mijn buurtgenoten en mij in overleg te gaan. Zelfs direct met de wethouder op 22 december net voor het Kerstreces. Dat waren geen gemakkelijke overleggen. Voor mij persoonlijk energievretend. Ik heb mij zeker niet altijd van mijn beste kant laten zien. En dat spijt mij zeer. En op sommige puntjes zijn we zeker wel gehoord. Ook dat er vervolgoverleggen kwamen is positief. Het is dan ook meer dan teleurstellend dat deze overleggen nog **onvoldoende** bovenstaande impactfactoren en onzekerheden hebben kunnen wegnemen. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, ‘het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.’ Met name in de eerste overleggen van 08-12-2023, 22-12-2023 en 02-02-2024 werd door de ambtenaren steeds de term **fictief** gebruikt. De plannen zouden fictief zijn. Dit duidt gelijk op de enorme kloof tussen de beleving (gebrek aan inlevingsvermogen) van ambtenaren en de bewoners. Voor de bewoners is het niet fictief. Er staat immers een concrete streep op de kaart door het huis wat	bouwen we ook voor nieuwe Overvechters, die aangeven in de wijk te willen gaan wonen. Zo ontstaat er meer diversiteit. Binnen en buiten gebouwen zorgen we voor ontmoetingsplekken, zodat er meer contact is tussen bewoners. Voorzieningen op loopafstand dragen hier ook aan bij. Naast (ruimtelijke) voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie werken we bijvoorbeeld ook via het programma vervoersongelijkheid aan mogelijkheden voor Overvechters om zich te kunnen verplaatsen in de stad. We zijn het er niet over eens dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 kansenongelijkheid zal vergroten. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om zo snel mogelijk te bouwen voor starters met relatief hoge inkomens. We willen juist kansen bieden aan Overvechters om wooncarrière te maken. Bij de keuze van de vier doelgroepen hebben we ook rekening gehouden met Overvechters. We zien dat er in verhouding nu veel sociale huur is in Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen blijft ten minste gelijk. Verder vinden we betaalbaarheid essentieel. Dit borgen we in ons woonbeleid. Zodat Utrecht, en ook Overvecht, voor iedereen blijft. We werken in Overvecht in een brede integrale wijkaanpak Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers werken we aan verbetering van de wijk. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte. De fysieke vernieuwing zoals voorzien in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 past bij de Wijkaanpak Samen voor Overvecht. De inzet op de mobiliteitstransitie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan geldt voor de gehele stad. De opgaves, maatregelen en fasering verschilt van wijk tot wijk. In Tuindorp is bijvoorbeeld al betaald parkeren ingevoerd. Vooralsnog neemt Utrecht geen maatregelen om grote auto's te weren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mijn eigendom is. Dat betekent dat ik meldingsplicht heb bij eventuele verkoop en alle andere zorgen, stress en onzekerheden die het met zich meebrengt. Op vragen antwoordt men steeds: Dat weten we (nog) niet. Informatie die we hebben gevraagd over wat onze **rechten** zijn, al op 2 december in 2023 aangevraagd, wordt ons pas **5 maanden later**, op het overleg op 30 april en ruimschoots nadat de periode van indienen van de zienswijze al is ingegaan, in papieren en **conceptversie** aangereikt. De digitale en eindversie van deze handreiking ontvingen we pas op **14 mei 2024**. Een verslag van het overleg op 22 december 2023 ontvingen we na lang aandringen pas op 19 februari, nadat het vervolgoverleg op 5 februari al had plaats gevonden. Op het overleg van 5 februari konden we dus niet terugkomen op de door wethouder Streefland gedane mondelinge toezeggingen in het overleg van 22 december. De wethouder zegde op 22 december mondeling toe dat de rode streep, überhaupt de streep, door onze huizen zou komen te vervallen. Deze mondelinge toezegging is niet opgenomen in het verslag van 19 februari 2024. Pas aan het einde van het overleg op 5 februari, nadat we al 1,5 uur in gesprek met elkaar waren geweest, en ik en mijn buren doorvroegen over de toezegging van de wethouder, werd ons verteld dat de rode streep nu was veranderd in een oranje streep (Stedelijk gebied). Dit zou ons dan moeten geruststellen. Wij zijn hierdoor nog **allerminst gerustgesteld**. Dat ons dit pas aan het einde van het overleg na lang aandringen om openheid van zaken te geven en ons niet met het kluitje in het riet laten sturen met antwoorden als we weten het nog niet, het is fictief, het moet nog door de gemeenteraad worden goedgekeurd , werd verteld dat rood zou worden veranderd in oranje ontnam ons de gelegenheid ook in dit mondelinge overleg om hierover uitgebreider in gesprek te gaan. **Gebrek aan betrouwbaarheid leidt tot verlies van een geen vertrouwen** Niet alleen ontvangen we verslagen pas laat (2 maanden verslag 22 december en 5,5 maand verzoek om rechten bewoners). Het verslag van het overleg van 22 december heeft **mij totaal uitgewist**. Ik was toch echt aanwezig bij het overleg. Mijn buurtgenoten kunnen dit beamen. Ik heb mijn naam en contactgegevens ook opgeschreven op een formulier. In dit verslag zijn mondelinge toezeggingen niet opgenomen. Ook worden wij van de informatie	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Autogebruik blijft goed mogelijk. Met groei stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. Parkeren blijft ook in de wijk op straat mogelijk. Met verbeteren alternatieven voor de auto werken we juist ook aan het verbeteren van de autobereikbaarheid zodat mensen die afhankelijk zijn van de auto deze ook kunnen blijven gebruiken. Mede door het kunnen gebruiken van de centrale HOV-as door nood-&hulpdiensten wordt de wijk juist goed en snel bereikbaar voor bijvoorbeeld een ziekenauto. Door het weren van (doorgaand) autoverkeer uit de buurten zal de leefbaarheid in de buurten (zoals rond de Arnodreef) juist verbeteren. Het voorstel is een knip voor autoverkeer in de Mr. Tripkade/Tiberdreef, de Moezeldreef blijft gewoon toegankelijk vanaf de Moldaudreef. Autoverkeer van/naar de winkels aan de Arno/Tiberdreef, het station, de school en de moskee gaan niet via de Arnodreef maar via de Moezeldreef. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzien, maar die niet onze vraag beantwoordt, wat zijn onze rechten bij uitkoop door projectontwikkelaars? Onze huizen zijn in privé-eigendom en de gemeente heeft het nu overgegeven aan projectontwikkelaars (van rood naar oranje) om aan onze kant van de straat hoogbouw te ontwikkelen. Op ons verzoek om informatie over onze rechten ontvangen wij een schrijven over: “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven. Grondonteigening, onteigening en vergoeding. “ Dit geeft dus **geen informatie** over de situatie waar wij mee te maken hebben. De gemeente laat het over aan projectontwikkelaars om onze huizen op te kopen. We tasten nog steeds in het duister wat in de situatie van opkoop door projectontwikkelaars onze rechten zijn. Wel staat er iets over de waarde. “De gemeente vraagt u in dit gesprek ook mee te werken aan de voor de verwerving nodige taxatie en eventuele onderzoeken”. **Wie betaalt de taxatie?** Vraag ik mij dan af? Wordt een second opinion door een onafhankelijke partij (bv. Eigen Huis) ook vergoed door de gemeente?. De toelichting vermeldt **niets over waardevermindering** in de periode tussen dat de plannen zijn gemaakt (m.a.w. de strepen op de kaarten zijn geplaatst rood/oranje en bestemming Hoogstedelijk dan wel Stedelijk hebben gekregen? Voor ons bewoners vanaf november 2023), dus vanaf het moment dat er meldplicht is, totdat de plannen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ambtenaren zeggen nu steeds (vanaf de informatiebijeenkomst op 25 april j.l.) dat onze huizen niet onteigend kunnen worden. In het schrijven “Als de gemeente uw eigendom…..” staat vermeld “Bereikt u samen geen overeenstemming, dan start de gemeente een formele onteigeningstraject.” Zo worden we weer zogenaamd gerustgesteld met door gemeentelijke ambtenaren: uw huis kan niet worden onteigend. Een klinkklare onwaarheid. Ondertussen laat de gemeente de ontwikkelingen over aan projectontwikkelaars. Stelt geen garanties af voor bewoners dat de gemeente zich garant stelt om de huidige bewoners te compenseren voor eventuele waardedaling van hun eigendom, of voor huurders voor hun gedwongen verhuizing of voor ondernemers voor wie de huur te hoog wordt en hun onderneming wellicht moeten stoppen. *Dus de gemeente kan wel onteigenen in tegenstelling tot wat de ambtenaren nu mondeling zeggen doen voorkomen!!?*	Het uitbreiden van het aantal werkplekken in de wijk is bedoeld om ruimte te bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in projecten bekijken we hoe we dit kunnen vormgeven, zoals in uw voorbeeld van het plein met terrassen. Het Spoorzoompark is in de laatste jaren, na de herinrichting door de gemeente samen met bewoners, sterk verbeterd. In het zuidelijke deel is door clustering van bestaande gebouwen in een nieuwe school, sporthal en buurtcentrum bij de Teun de Jagerdreef veel nieuw en kwalitatief hoogwaardig groen gemaakt. Deze trend willen we doorzetten. We bieden ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen met behoud van de groene en ecologische recreatieve verbinding. Rondom station Overvecht kan een hoogstedelijk milieu ontstaat met 500 tot 750 nieuwe woningen en voorzieningen. De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark. Bij Fort Blauwkapel is geen verdichting gepland. Op twee locaties langs het spoor is sprake van bebouwing in het groen. Hierbij gaat het om ruimte voor ontwikkeling mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur zie ook spelregels 'Groene buurtranden' op in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt de buurt hierover geïnformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	N.B. in een artikel in De Andere Krant, 11 mei 2024, Special: Omgevingswet verstikt Nederland. De grote verbouwing raakt ons allemaal, lees ik dat je als burger bitter weinig rechten hebt. Liever had ik de volledige waarheid van de Gemeente gehoord. Het is natuurlijk ook daarom dat we steeds het antwoord We weten het niet krijgen. We kunnen ons dan nergens op beroepen. Tevens staat een vetgedrukt tekst: “De verkoop van uw woning of grond is geen eenvoudige zaak. Het is aan te raden om zelf een deskundige in te schakelen. In specifieke gevallen geeft de gemeente een bijdrage in de kosten voor een deskundige”. Je wordt dus plotseling geconfronteerd met hoge kosten en het inroepen van een deskundige. Zeker niet iedereen in deze buurt, ikzelf zeker niet, kan de kosten voor een deskundige veroorloven. Wat de specifieke gevallen zijn waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft, wordt niet verteld. Een bijdrage dekt bovendien slechts een deel van de kosten. *Wat zijn de specifieke gevallen waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft?* *Hoe moet iemand de rest van de kosten die voor rekening zijn van de bewoner/huurder opbrengen?* *Waarom geeft de gemeente geen garantie voor vergoeding van alle kosten?* *Vergoed de gemeente ook de kosten wanneer sprake is van opkoop door een projectontwikkelaar?* **Waardevermindering en verzoek garantstelling door Gemeente Utrecht** Voor alle huiseigenaren is waardevermindering van de woning een reële zorg met grote impact. Het is niet iedereen gegeven om te wachten tot de definitieve uitkoop. Er zijn bewoners die gezien hun leeftijd of omdat ze ziek zijn of een handicap hebben genoodzaakt zijn eerder te verhuizen. Deze bewoners lopen dus financiële schade op als gevolg van de bestemmingswijzigingen van de gemeente. M.n. voor mensen met een beperking komt niet iedere woning in aanmerking. Het aanbod aan geschikte en aangepaste woningen die toekomst proof zijn is beperkt. Ik verwijs u hierbij naar art. 19 van het VN verdrag	

Nr.	Reactie	Antwoord
	inzaken rechten van personen met een handicap https://wijstaanop.nl/wp-content/uploads/2019/06/VN-Verdragtekst-IVRPH-NL.pdf “Artikel 19 Zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag erkennen het gelijke recht van alle personen met een handicap om in de maatschappij te wonen met dezelfde keuzemogelijkheden als anderen en nemen doeltreffende en passende maatregelen om het personen met een handicap gemakkelijker te maken dit recht ten volle te genieten en volledig deel uit te maken van, en te participeren in de maatschappij, onder meer door te waarborgen dat:” *Stelt de gemeente zich garant voor ruimhartige financiële compensatie van de waardevermindering van de woning als gevolg van de bouwplannen en bestemmingsplannen van de gemeente voor bewoners die vanwege omstandigheden als ouderdom, handicap, ziekte of overlijden voordat de fase van uitkoop is bereikt moeten verhuizen, zoals conform art. 19 van het VN verdrag inzake rechten van personen met een handicap is vereist?* *Worden dan ook de taxatie en een onafhankelijke taxatie vergoed?* *Is er dan ook vergoeding mogelijk voor een deskundig advies?* **Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars.** In het wijkbericht van oktober 2023 staat nog vermeld: “In mei en juni 2023 heeft de gemeente gesproken met inwoners en ondernemers uit de wijk. De uitkomsten van die gesprekken gebruikten we om voorstellen uit te werken voor veranderingen in Overvecht. Bijvoorbeeld sloop en nieuwbouw.” De verschillende bezwaren die toen zijn gemaakt vind ik niet terug in de Omgevingsvisie Overvecht. *Heeft participatie? Meepraten dan eigenlijk wel zin??* Hoe is het mogelijk dat ik niet ben gehoord? Dat de gemeente mij en mijn buurtgenoten, de bewoners van mijn straat en de zijstraten, de bewoners van de flat aan de Tiberdreef, het bestuur van de moskee aan de Arnodreef, de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkeliers van het winkelcentrum aan de Arnodreef, de bewoners van de flats boven de winkels, de bewoners van de flat aan de Moezeldreef, de bewoners van Tuindorp langs de spoorlijn **niet heeft gehoord, niet rechtstreeks (en persoonlijk, via een gepersonaliseerde brief) heeft benaderd**? *Ben ik dan de enige die is overvallen?* Nee, ik blijk niet de enige te zijn. Dat is duidelijk. Ik citeer een buurvrouw verderop in mijn straat: “ “Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning,” Ook de bewoners van Tuindorp die op 50 meter afstand van 23 verdiepingen hoge flats aan de andere kant van de spoorlijn wonen, waren niet geïnformeerd. Het Wijkbericht dat in Tuindorp was verspreid ging alleen over een geplande fietstunnel. De Tuindorpers zijn pas deze week per mail nog gealarmeerd over de sluiting van de inbreng voor een zienswijze op 20 mei (3 dagen voor sluitingstijd), de informatieavond voor de buurt met de Gemeente vindt plaats op 27 mei. 7 dagen na sluitingstijd van de periode om een zienswijze in te dienen. Bewoners van Tuindorp hebben dus geen rechtmatige kans gehad zich te verweren. De gemeente heeft al aangekondigd te starten met de bouw op de parkeerplaats naast het gebouw waar nu de PO/VO raad is gehuisvest. Participatie??? Inspraak?? Betrekken van bewoners??? Voor een verdere uiteenzetting over tekortkomingen in de procedure en de termijn van de zienswijze verwijs ik naar de zienswijze van [indiener 368] (La Bohemedreef). Ik voeg daaraan nog het volgende toe. [Indiener 368] noemt ook de late berichtgeving, nadat de termijn al is ingegaan. 2 a 1,5 week voorafgaand had ik nog op de site van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie gekeken of de ingang van de termijn voor indienen van de zienswijze al stond vermeld. Er stond nog	

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen specifieke ingangsdatum vermeld. Ook hadden we nog steeds niets van de gemeente gehoord. We zaten er echt op te wachten. We hebben nu toch de direct lijntjes? We hebben toch keer op keer verzocht ons goed en tijdig te informeren? En hadden de ambtenaren niet toegezegd dat ze dit zouden doen?? En is dit dan het resultaat?? Kaartjes die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in eerdere communicatieuitingen van de gemeente zijn verspreid, veranderen voortdurend. Het is bijv. opmerkelijk dat in het kaartje van oktober/november 2023 (de kaarten die niet waren opgenomen in het wijkbericht, maar wel waren “in te zien” aan de muren van de ruimte waar de bijeenkomsten plaats vonden) de kleur rood in de legenda niet werd toegelicht. In het “Omgevingsprogramma Overvecht. Samen bouwen aan Overvecht van **02-02-2022**” zijn mij de volgende zaken opgevallen. Opvallend: pag. 24: Arnodreef en achterliggende Carmendreef : Veiligheid vergroten in de buurten; aandacht voor kwaliteit op ooghoogte en levendigheid in de plint Ik kan me hierin niet herkennen. Ik heb geen last van onveiligheid in de straat noch vanaf het speeltuintje. pag. 27: verbinden. Er lijkt een groen/grijs blok door de Arnodreef te staan. Waarop dit duidt is niet duidelijk. *Waar duidt het groen/grijze blok op?* pag. 32: Gele vlek in de legenda: Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt Arnodreef, Butterfly- en Rubicondreef valt buiten de Gele vlek en het gebied aangemerkt als te ontwikkelen. pag. 34: Combineren van wonen, werken, winkels: Gele markering in de legenda: Onderzoeken: waar mogelijk plint/ ruimtes op ooghoogte activeren en vullen met werken en voorzieningen. Is de oostkant van de Arnodreef hier aangemerkt met Geel? De kaart geeft weinig duidelijkheid. Maart 2022 vallen onze straten en omliggende straten nog buiten het te ontwikkelen/bebouwen gebied. In november 2023 blijkt het te ontwikkelen gebied aanzienlijk te zijn vergroot en is o.a. de Arno-, Butterfly, Rubicon en Carmendreef toegevoegd. In April 2024 is het gebied tussen de Tannhauser- en Othellodreef toegevoegd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoe kunnen we ons verweren als de gemeente voortdurend kaarten blijft veranderen, onduidelijke kaarten verspreid waarin bv. de legenda de kleur rood niet toelicht (opvallend genoeg de meest gevoelige/omstreden bestemming (lees Hoog stedelijk gebied)? **Geen volledige informatie en m.n. verslaglegging van participatie van bewoners ontbreekt** Al in een mail aan de gemeente gedateerd 25 januari hebben wij een bijlage toegevoegd met een lijst met ontbrekende documenten (bijlage …Ontbrekende documenten Omgevingsvisie). Het betreft hier m.n. verslaglegging van participatie/inbreng van bewoners en een terugkoppeling van wat de gemeente met de geleverde inbreng heeft gedaan. Welke inbreng is wel verwerkt in de volgende versie van de Omgevingsvisie en welke niet? Wij tasten in het duister. Als belanghebbenden en getroffenen die bereid zijn inbreng te leveren, mee te praten, (vrije) tijd te investeren, frustrerende gesprekken te voeren, geen antwoorden te krijgen op voor ons zeer relevante vragen en zorgen, is het ontluisterend te bemerken hoe met de inbreng door de gemeente wordt omgegaan. Als ik terug lees in de verslagen van de Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023 dan is bitter weinig van de inbreng van de bewoners verwerkt in de plannen. Het is diep treurig. Zeker omdat de vragen die toen zijn gesteld, de opmerkingen en suggesties die toen zijn gedaan, veelal overeen komen met onze vragen, adviezen en suggesties. Bovenstaande bevindingen staan in schril contrast met wat de Gemeente ons antwoordt in de conceptbrief van (8,20 of 25 maart 2024) “Afsluitend willen wij benadrukken dat het participatieproces veel verschillende input heeft opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie.”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Over welke opbrengst en input het participatieproces tasten wij nog steeds in het duister. In welke mate de opbrengst een “belangrijke basis” vormen voor de inhoudelijke keuzes is voor ons niet transparant inzichtelijk. Wel merken we in de bejegening, de betrouwbaarheid, openheid en transparantie onvoldoende verbeteringen. Daarbij is het dan ook opmerkelijk (zacht uitgedrukt) dat wanneer wij op het overleg van 30 april wederom (nadat dit ook al in het overleggen van 8, 22 december 2023 en 2 februari, en in de mail van 25 januari 2024 en de brief van 8 maart 2024 was verzocht) het verhullende taalgebruik en presentatie in het Wijkbericht van april 2024 ter sprake brengen, de ambtenaar voorstelt een enquête uit te zetten. Het is de soort van ambtelijke reactie die boekdelen spreekt. Lees zelf de folder/marketing uiting van de gemeente terug, en vraag je af, is dit duidelijk rechtdoorzee taal die iedere lezer zal begrijpen en waaruit direct duidelijk wordt wat er staat te gebeuren? En als het zelf niet lukt, vraag 10 bewoners om de conceptfolder te becommentarieren (a la sensitivity readers) en feedback te geven op de transparantie van de informatie en de helderheid/leesbaarheid en begrijpelijkheid /die recht doet aan de diversiteit van bewoners. Liefst voordat de berichtgeving (marketinguiting) van de gemeente wordt verzonden. Het is nu als: **eet een mars, dat is gezond**. De Keuringsdienst van Waarde zou hier nog een heel smakelijke uitzending aan kunnen wijden. Om de meest prangende voorbeelden te noemen: o P. 3 Plattegrond Taagdreef, Rubicondreef e.o. nr. 4 Rondom het station komt een hoogstedelijk gebied met woningen en kantoren voor verschillende bedrijven. Op de begane grond komt ruimte voor een groene ecologische, recreatieve verbinding. Gewenste formulering: Het gebied rondom het station krijgt de bestemming Hoogstedelijk gebied met hoogbouw tot 23 verdiepingen. Het krijgt een uitstraling van Manhattan in Overvecht. In de gebouwen komen woningen en kantoren. De ontwikkeling hiervan wordt overgelaten aan projectontwikkelaars. Op de begane grond komt ruimte voor winkels, horeca en reacreatie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Periode van vakantie: Een ander kwalijk punt is dat het een periode is van vakanties, van vrije dagen, dat is gunstig voor de gemeente, maar ongunstig voor de bewoners. De deadline voor inbreng valt nu in het Pinksterweekend. Wordt de bewoners geen vakantie/vrije dagen gegund? De Tuindorpers zijn natuurlijk helemaal de pineut. Wie ook de pineut zijn, zijn de bewoners van de flats tussen de Othellodreef en Tannhauserdreef. Op de kaart van november 2023 stonden deze flats nog niet aangegeven als te ontwikkelen gebied. Op de kaart van het Wijkbericht april 2024 blijken deze flats ineens wel aangemerkt als Stedelijk gebied. Deze bewoners weten dus pas vanaf 9 april dat hun woningen zijn aangemerkt als Stedelijk gebied. Wie ook de pineut zijn, zijn de huurders van de woonwijken van (voorheen Mitros) en nu Woonin die nu ineens te horen hebben gekregen dat hun woonwijk wordt gesloopt. In 2022 was het nog de bedoeling dat hun huizen zouden worden gerenoveerd en verduurzaamd. In 2023, een jaar later, is deze wijk ineens een plek die nu “niet aantrekkelijk is” om plaats te maken voor Hoog, dan wel, Stedelijk gebied. Waar moeten deze mensen naar toe? Hoe zo is deze buurt “niet aantrekkelijk”?? Voor wie is deze buurt niet aantrekkelijk? In ieder geval niet voor de huurders. Ik geef nog even het woord aan de directievoorzitter van (toen Mitros, nu Woonin) Directievoorzitter Henk Peter Kip: *”Deze investering draagt bij aan het verbeteren van de wijk en het programma Samen voor Overvecht. Voor onze huurders zou het helemaal mooi zijn als ook de openbare ruimte wordt aangepakt. Die is verschillend per buurt, maar in alle gevallen stenig, schraal, ouderwets en saai.* ***Dit is het moment om daar verandering in te brengen****.”* Hoe komt het toch dat deze buurtje van huurwoningen stenig, schraal, ouderwets en saai worden gezien, terwijl deze buurtjes onder huurders populair zijn? Het buurtje dat nu staat aangemerkt als te slopen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overstelping van input Opmerkelijk is overigens dat in april nog een wijkbericht ons bereikt: Denk mee (her)inrichten speeltuin Carmendreef. Terwijl de procedure voor indienen van de zienswijze op de Omgevingsvisie gaande is worden wij als bewoners ook benaderd voor het opknappen van het speeltuintje aan de Carmendreef/achterkant woningen Arnodreef. Ons wordt verzocht te reageren **voor 28 april**. Het is goed dat het speeltuintje wordt opgeknapt. Het is zeer ongelukkig dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen. *Was het niet bekend bij de gemeente dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen?* In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken?	
	Spelen met aantallen Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting komt het aantal te slopen woningen op 600 uit. *Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd?*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waar moeten de mensen naar toe? *Waar kunnen we die berekening vinden?* In de plannen van mei 2022 wordt nog gespreken van een opdracht van 6800 woningen voor Overvecht. Inmiddels zijn 1800 hiervan al gebouwd of bijna klaar. De woninglast/toename van het aantal woningen en woningdichtheid wordt dus vele malen groter dan de 5000 waarover nu wordt gesproken. Het is opvallend dat de extra te creëren woningen juist worden gepland in de wijken met de meeste sociaal/maatschappelijke problemen. Hoe zit het met de wijken waar mensen veel meer financiële draagkracht hebben. ?? Waarom wordt de opdracht tot te bouwen woningen onevenredig verdeeld over de buurten van Utrecht? En wordt er in de communicatie naar buiten gedaan of het om 5000 woningen voor Overvecht gaat maar in werkelijkheid om 6800 woningen. 6. Wat wordt bedoeld met “verbeteren van de woningmix”? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? *Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen?* *Hoeveel koopwoningen komen er dan bij?* *Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? Hoe groot worden de nieuwe huizen?* Wordt bij het nieuwe aanbod met name gedacht aan de doorstroom van mensen die in Overvecht wonen? Het overgrote deel van de mensen heeft in de woonwensen enquete aangegeven te willen blijven wonen in de wijk. De gemeente kiest er nu voor om juist te bouwen voor mensen buiten de wijk. Dit is sociaal/Maatschappelijk onwenselijk en maakt de sociale tegenstelling en de kansenongelijkheid voor inwoners van Overvecht alleen maar kleiner. Hier wordt gebouwd voor kenniswerkers. Mensen die tegenwoordig veel thuis werken. Voor hen wordt wonen vlak bij het openbaar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vervoer gereserveerd. Minder draagkrachtigen moeten maar oprotten en verder weg van een station gaan wonen. Dit terwijl kenniswerkers tegenwoordig ook flexibele werktijden hebben. Kortom dit is klasse politiek die hier gevoerd wordt. Met heeft het over een mix van doelgroepen. De meest draagkrachtige wijken hebben de meest eenzijdige mix van bewoners. De tweedeling in de maatschappij wordt met dit soort projecten alleen maar vergroot. *De plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan?* **Gebrekkige informatievoorziening** De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Uit deze uitnodiging bleek geenszins welke impact de Omgevingsvisie Overvecht zou hebben voor mijn woning, mijzelf en mijn buren. Het was op 6 november dat mijn buurvrouw mijn ogen opende en de volle impact van dit plan mij duidelijk werd. De buurvrouw had het weer gehoord via een kennis en wijkbewoner die op een informatieavond was geweest en de kaarten had bekeken. Onze kant van de straat bleek met rood te zijn gemarkeerd. De kleur rood stond overigens niet uitgelegd in de legenda van de kaart. Wel de andere kleuren. Bij navraag bleek dat de kleur rood stond voor Hoogstedelijk gebied. Kortom, mijn huis moet plaats maken voor Hoogbouw. Boem, een donderslag bij heldere hemel. Gelukkig heb ik een buurvrouw die mij informeert. De gemeente is hierin in gebreke gebleven. Ik verwacht van de gemeente dat deze mij direct/persoonlijk benadert met een brief gericht aan mij dat de gemeente mijn huis/straat heeft aangemerkt als ontwikkelgebied voor Stedelijke dan wel Hoogstedelijk gebied. Ik voel me volstrekt niet serieus genomen door deze gemeente als huiseigenaar, als langdurig en betrokken bewoner van Utrecht en Overvecht. Onze ervaringen als direct getroffenen, bracht mij op het idee om eens een rondje te doen langs de huizen grenzend aan de spoorlijn aan de Tuindorp kant. Toen ik vroeg of de bewoners op de hoogte waren van de plannen van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente Utrecht, was het antwoord ja, ze hadden iets gelezen in het Wijkbericht van april over een fietstunnel. Toen ik doorvroeg of men ook op de hoogte was van de hoogbouw aan de andere kant van de spoorlijn? Was het antwoord: Nee. Daar weten we niets vanaf. Dat stond niet vermeld in het Wijkbericht. In het overleg met de gemeente op 30 april j.l. (zie bijlage …Verslag bijeenkomst 30-04-2024 MN), heb ik mijn bevindingen als casus voor informatieonthouding en onthouding van redelijke kans op inspraak gedeeld met de aanwezige ambtenaren. Een ambtenaar van de gemeente vertelde dat de opkomst uit de Wijk Tuindorp beste hoog was op de informatiebijeenkomst op 22, 23 en 25 april. Ze vertelde er niet bij dat deze bewoners voornamelijk kwamen om hun zorgen over de fietstunnel kenbaar te maken[23]. Niet over de hoogbouw (23 verdiepingen). Daar waren ze immers niet over geïnformeerd. Althans niet door de gemeente. Wellicht zijn er nog wat bewoners naar de bijeenkomst van 25 april gekund, nadat ze door mij waren geinformeerd. Zelfde ervaringen hebben buurtgenoten. Een buurtgenoot heeft een rondje langs de winkeliers van het winkelcentrum Arno/Tiberdreef gedaan. Geen van de winkeliers was op de hoogte. Ja, er was iemand langs geweest van de gemeente, die had een praatje gemaakt. Er was iets van plannen, maar wat het voor hen zou betekenen? Geen idee. Wat de plannen daadwerkelijk inhielden? Geen idee. Ik vermoed dat een ambtenaar van de gemeente raar zal opkijken als ik op een dag onaangekondigd op zijn werk verschijn om even een praatje te maken over zijn winkel en dat de gemeente plannen heeft om het winkelcentrum waar zijn winkel is gevestigd te verbouwen. De veel gepastere wijze waarbij respectvol met bewoners/ondernemers wordt omgegaan is bijv. eerst een keer op bezoek komen met een brief. Deze brief mondeling toelichten om daarna een afspraak te maken om nog eens in gesprek te gaan. Beter zou zijn om een gesprek te organiseren met alle ondernemers samen zodat zij gezamenlijk kunnen reageren. Bovendien van te voren de tijd krijgen om zich te verdiepen in de plannen en op gelijkwaardige voet te kunnen reageren. Ik weet niet hoe ik zo’n geïmproviseerd contactmoment, dat de gemeente beschouwd als participeren en informeren moet kwalificeren. Participeren is het in ieder geval niet.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogstens is het een vluchtig participatiemomentje vanuit de Gemeente, maar meer ook niet. Vooraf dient gevraagd te worden of een vertaler aanwezig moet zijn wederom om op gelijkwaardige voet een gesprek te voeren. **Wat zijn nu de plannen?** In een bericht op de website van Werkplaats Overvecht van 16-02-2022[24] zie ik nog dat Mitros (inmiddels Woonin) plannen heeft om 1000 eengezins(huur)woningen in Overvecht Zuid te renoveren en verduurzamen. Op het kaartje is te zien dat de wijk van huurwoningen met voor en achtertuin ook in het plan van Mitros zijn opgenomen. Verderop vermeldt de site: “De **woningen zijn erg geliefd** onder huurders, ze wonen er lang. Mitros grijpt de kans aan om **samen** met de bewoners de identiteit van hun buurtje te versterken.” En “Elk jaar komen circa 200 woningen aan de beurt, zodat uiterlijk 2030 alle eengezinswoningen weer **klaar zijn voor de toekomst**.” Het is toch verbazingwekkend en schrijnend dat een jaar later, 2023, in de communicatie van de gemeente en de Omgevings”visie” (??)[25] Overvecht deze zelfde buurt als : “een plek die we minder goed vinden” of nog erger “plekken die nu niet aantrekkelijk zijn”. Voor wie zijn deze plekken niet aantrekkelijk? Vraag ik mij af. De huurders vinden ze in ieder geval aantrekkelijk. Mitros (met mede-weten en goedkeuring van de Gemeente Utrecht, neem ik aan) vindt de woningen en buurten kennelijk ook aantrekkelijk genoeg om ze klaar voor de toekomst te maken. Tenminste in 2022 nog wel. Een jaar later ineens niet meer?	

[24] Mitros pakt eengezinswoningen aan in Overvecht-Zuid - Werkplaats Overvecht
[25] Zie hiertoe de kaarten die op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vinden Woonin en de gemeente Utrecht in 2023 de socialehuurbuurt (Margarethe van Parmadreef, Donaudreef, Berenzinadreef) niet meer aantrekkelijk en een jaar daarvoor nog wel? *Vinden de huurders in 2023 hun buurt en huizen ook niet meer aantrekkelijk en een jaar eerder nog wel?* *Wat is er overigens gebeurd met de Werkplaats Overvecht? Een initiatief gestart in 2018 en lijkt gestopt in 2022?* *Is met het afsluiten van het Wijkakkoord in 2022 ook de Werkplaats om zeep geholpen?* *Waarom is de Werkplaats overbodig verklaard?* *De werkplaats heeft een prachtige Participatie-en communicatieleidraad opgesteld. Wordt deze leidraad ook gehanteerd voor de Omgevingsvisie Overvecht?* Hier weet ik het antwoord eigenlijk al op. Nee. Op pagina 10 van de Leidraad staan tips voor de communicatie. Bv.” Zet middelen in die afgestemd zijn op de doelgroep.” Een app, zoals Boon van Arcadis (NRC 17-2-2024) suggereert als mogelijke verbetering in de communicatie tussen gemeente en bewoners, zou in de situatie van Overvecht onvoldoende werken. Daarvoor is een veel breder scala aan middelen nodig. Vraag het vooral de betrokkenen zelf wat nodig is, maar zou bij de Gemeente hierover niet al veel bekend moeten zijn? Of spelen de vele wisselingen van ambtenaren (professionals) hierin parten?[26] De middelen die nu zijn ingezet, zijn voornamelijk gericht op een doelgroep. Mensen die behoorlijk taalvaardig zijn, gewend zijn naar wijkbijeenkomsten te komen etc.etc. De voornamelijk theoretisch opgeleide bewoners van	

[26] Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht. Op de informatieavond van 25 april in het Johannescentrum was een grote opkomst maar van eenzijdige samenstelling (voornamelijk wit en huiseigenaar vermoed ik). Hoe zijn de huurders van het prachtige woonwijkje naast het Johannescentrum geïnformeerd door de gemeente? Wat organiseert de gemeente om deze getroffenen te ondersteunen, gerust te stellen en te garanderen dat hun rechten worden gerespecteerd? Ik vrees het ergste. Voor het bereiken van de volle breedte van de doelgroepen in Overvecht kan je denken aan heel andere middelen als het inzetten van de wijkambassadeurs, andere sleutelfiguren in de gemeenschappen, betrekken van belangengroepen van groepen met een migratieachtergrond, betrek de moskees, de kerken, de buurthuizen, buurtteams, organiseer focusgroepdiscussies (dit is wezenlijk anders dan een dialoogsessie of een soort open meepraatavond.) Er zijn allerlei methoden uit de Deep democracy, co-creatie die zich hiertoe goed lenen. Nu heeft het grootste deel van de bewoners geen idee wat er staat te gebeuren, wat de impact is en überhaupt hoe ze kunnen meedenken en bijdragen aan het vormgeven van hun eigen wijk. De rapporten zijn onleesbaar en zo dik dat ze niet te bevatten zijn. Bovendien zijn ze nergens in te zien. De kracht van de wijk wordt hierdoor niet versterkt maar verlamd. Uiteraard is communicatie in de taal van de buurtbewoners onontbeerlijk. Zowel schriftelijk als mondeling. Een voorwaarde is ook gelegen in de samenstelling van het team van ambtenaren die zich met de Omgevingsvisie Overvecht bezighouden. Een samenstelling die recht doet aan de multiculturele samenstelling van de wijk en de diversiteit aan inkomensgroepen, de uitdagingen van een wijk als Overvecht van binnenuit kent en begrijpt, Die ook de mogelijkheden, potentie en de kracht van de wijk weet aan te boren en ziet om met Overvechters samen en aansluitend op de wensen van de Overvechters kan bouwen aan sociaal/maatschappelijk en economisch kansrijke, en groene woonbuurt. *In hoeverre is hier diversiteit (afspiegeling van de wijk Overvecht) gewaarborgd?*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	En gaat het werkelijk om verbetering? Een paar cijfers op een rij. “Inwonersaantal: Aantal inwoners per jaar, De wijk Overvecht telt 34.910 inwoners in 2023. GrafiekTabel 2013201420152016201720182019202020212022202326.00026.00028.00028. 00030.00030.00032.00032.00034.00034.00036.00036.000 **Jaar** **Inwoners** 2013 31.555 2014 32.220 2015 33.715 2016 34.235 2017 34.245 2018 34.260 2019 34.295 2020 34.295 2021 34.155 2022 34.560 2023 34.910 Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het CBS voor de wijk Overvecht. De bevolking van de wijk Overvecht is met 3.355 personen gestegen van 31.555 personen in 2013 tot 34.910 personen in 2023 (dat is een grote toename van 11%). Het gemiddelde verschil per jaar over de hele periode van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2013 tot en met 2023 was 336 personen (1,03%). De ontwikkeling van de data in de tijd volgt een duidelijk stijgende trend: De cijfers stijgen bijna ieder jaar."[27] In 10 jaar tijd is het aantal inwoners van Overvecht al gestegen met 11% en aangeduid als een **grote toename**. Een dergelijke toename versterkt ook de sociale en maatschappelijke druk op een wijk met een al bovengemiddeld aandeel aan achtergestelde bewoners. Is het bouwen van nog meer woningen in een wijk waarin de bevolkingsdichtheid al relatief hoog is de oplossing voor het verlagen van de Kansenongelijkheid? Het terugbrengen van de sociaal/maatschappelijke problemen die al in Overvecht zijn? Het creëren van mogelijkheden van opwaartse woonmobiliteit (de wens van de Overvechters), lokaal ondernemerschap en dus versterking van de gemeenschap met de focus op de Overvechters komt ook geheel Utrecht ten goede. Zo zal op de langere termijn en geleidelijk aan de inkomens van de Overvechters gemiddeld toenemen. En bouwen we samen aan een inclusieve en duurzame stad. **Het gedeelte met de meest gunstige verdeling: inkomensverdeling, verdeling sociale huur/koop, wonen/werken wordt aangemerkt als te slopen gebied.** Zeer opvallend aan de Omgevingsvisie van Overvecht is dat juist het gedeelte van Overvecht waar de verhoudingen tussen inkomens, verdeling sociale huur/koop en wonen en werken het meest evenwichtig zijn wordt opgeofferd voor Hoog Stedelijk gebied. In het Wijkbericht van de Gemeente Utrecht gedateerd april 2024 staat: "We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden (wat is goed?) te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren" (wat is minder?). Zo daar staat nogal wat. Deze zin is veelzeggend maar is geen onderbouwing van de plannen die nu voorliggen in de omgevingsvisie. Immers juist het gedeelte van Overvecht waar de verdeling over inkomens, sociale huur/koop en wonen en werken het evenwichtigst verdeeld zijn wordt opgeofferd voor Hoogstedelijk en Stedelijk gebied.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor een uitwerking van de ratio huur en koopwoningen die geen recht doet aan de huidige behoeften van Overvechters verwijs ik naar de zienswijze van Mw. Snijder, bewoner Butterflydreef, nr. 3 en 5 van haar pleidooi. *Is het gebied Taag/Rubicondreef dan een plek die minder goed is?* *Is dit dan de plek die verbetering nodig heeft?* “De armen bij de armen, de rijken bij de rijken….”Dat leidt tot kansenongelijkheid”[28] Zoals een krantenkop in de NRC luidt. Een van de onderbouwingen van de Omgevingsvisie Overvecht en de keuze om meer koop in het hoge en middensegment te bouwen is: “We willen meer verschillende inkomensgroepen naar Overvecht trekken.”[29] Dus toch bouwen voor mensen van buiten Overvecht!!? Ik vraag me dan altijd af: *Wat kan Utrecht doen om meer verschillende inkomensgroepen te trekken naar wijken als Wilhelminapark, Wittevrouwen, Tuindorp, Rijnsweerd?* *Is het niet even belangrijk dat in die wijken een goede gezonde evenwichtige mix komt van inkomensgroepen?* De fundamentele vraag is dan: *Wie bepaalt wat een evenwichtige mix is voor wie?* Wethouder Diepeveen geeft een onderbouwing waarom juist in Overvecht, een wijk met volgens hem relatief veel ruimte voor de auto en verkeer omdat in de jaren 60 de auto als vervoersmiddel in opkomst was. Er werd in die tijd dus volop ruimte gegeven aan de autochtone bewoners van Utrecht die snakten naar vrijheid in mobiliteit en zich voor het eerst een auto konden veroorloven. Kan het zijn dat bewoners van Overvecht met een migratieachtergrond vergelijkbare motivaties en wensen hebben voor het hebben van een auto als waar de wijk Overvecht destijds voor gebouwd was? En zijn bewoners van Overvecht die werkzaam zijn in cruciale beroepen o.a. in de bouw (waar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nederland zo veel behoefte aan heeft, juist voor de (ver)bouw van woningen voor de draagkrachtigen, voor de bouw van de industrie en toerisme? En zijn het niet o.a. de schoonmakers, de thuiszorgers, de mantelzorgers, de verplegers, het winkelpersoneel, horeca, inwoners van Overvecht van nu en in de toekomst nodig hebben? Hoe wrang is het dan dat juist die mobiliteitswens deze Overvechters ontzegt wordt. Denk eens out of the box en verleen subsidie aan bewoners van Overvecht om een elektrische auto te kopen. Voorzie de wijken van laadpalen. Dit scheelt de bewoners ook in de portemonnee en dus de maandelijkse financiële lasten. Het scheelt gelijk ook in geluidsoverlast. Tevens hebben gezinnen meer financiële ruimte om te besteden aan bijv. vrijetijdsactiviteiten, of gezonder eten. Meer financiële ruimte om zelf te kiezen voor een gezonder leven. Wethouder Diepeveen legt verder uit waarom de gemeente juist nu meer ruimte wil geven aan fietsers en wandelaars. “Bij auto’s kan je niet zien wie erin zit. Dat zorgt voor anonimiteit. Door het maken van een groen lint door de wijk hopen we dat mensen meer gaan wandelen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid, het klimaat en de natuur – en zo zie je elkaar tenminste.”[30] In de duurzame maatschappij en stad, zou je in alle wijken van Utrecht willen dat mensen elkaar zien. Dat bewoners van de eenzijdige en meer draagkrachtige wijken gemengd met bewoners die minder kansrijk in het leven zijn gezet elkaar al wandelend tegenkomen in de buurt en elkaar echt zien, echt met elkaar in gesprek raken, elkaars leefwerelden echt leren kennen. Zelf denk ik dat anonimiteit door heel andere factoren wordt veroorzaakt. Geef bewoners een kansrijke toekomst, waarbij een goede woning een van de basisvoorwaarden is. Bouw dus voor de Overvechters en betrek bewoners hierbij en de anonimiteit zal als vanzelf afnemen. De Gemeente Utrecht vergeet dat zij zelf een cruciale rol spelen in het voorkomen en verhelpen van anonimiteit. Dat kan ook met de gebouwde omgeving. Het is algemeen bekend dat de gebouwde omgeving van grote invloed is op de samenhang en structuur in een woonomgeving. Er zijn voldoende voorbeelden waarbij inclusie,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	diversiteit en kracht van de bewoners tot hun volle recht komen en daarmee een “ripple effect” kunnen creëren met een positief effect dat aan iedereen recht doet. Ik zie overigens in deze wijk heel veel mensen wandelen en fietsen. Wellicht zijn er heel andere maatregelen nodig om de mensen te doen wandelen en fietsen? Bijv. de mogelijkheid om een fiets te kopen. De mogelijkheid om je fiets veilig te stallen? Of door meer veiligheid op straat? Of hebben mensen fysiek zware beroepen en maken lange dagen waardoor ze geen tijd en energie meer hebben om te gaan wandelen en fietsen? Bovendien hebben ze gedurende de dag al lang en breed boven de minimale norm voor een gezond leven bewogen. Hoogst waarschijnlijk hoog boven de Arbonorm. Of moet een eenoudergezin bestieren waardoor er sowieso geen tijd en energie voor fietsen en wandelen is? Inderdaad, iemand die de hele dag op kantoor heeft gezeten heeft hier wellicht meer tijd en energie voor. Een lekker wandeling tijdens de lunch is dan zeker goed voor de gezondheid en productiviteit. De meeste Kenniswerkbanen bieden deze mogelijkheid. *Voor wie wordt er nu daadwerkelijk m.n. gebouwd?* Een Omgevingsvisie Overvecht zoals die nu wordt voorgesteld is precies wat nodig is om de **kansenongelijkheid te vergroten**. De Omgevingsvisie is dan ook geen visie. In ieder geval geen visie op een duurzame samenleving die recht doet aan iedere inwoner en de toekomst van deze stad. Het is slechts een platte kortzichtige visie zonder echt lange termijn denken voor een gelijkwaardige en toekomstbestendige duurzame maatschappij en de stad Utrecht in het bijzonder. Er wordt hier een Olifantenpaadje/pad genomen om aan de opdracht van de overheid te voldoen. Een invulling die als enige motivatie heeft: hoe kunnen we zo snel mogelijk bouwen, waarmee de projectontwikkelaars zo veel mogelijk winst kunnen maken, waar we zo veel mogelijk starters op de woningmarkt met relatief hogere inkomens zo veel mogelijk kunnen bedienen (voor de kinderen van de “eigen” groep). Het levert de stad Utrecht bovendien een veel hoger inkomen aan WOZ waarden op. Een visie die niet aansluit bij het karakter van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk en de sociaal maatschappelijke noden die recht doen aan het vergroten van de kansengelijkheid. Dit is een plan (visie??) dat helaas ook veel schade aan kan brengen in de stad en m.n. aan de Overvechters. Mensen worden (voor de zoveelste keer) ontworteld, worden losgerukt van hun sociale netwerk, de mantelzorg, kinderen moeten naar andere scholen, voor een groep waarvoor dit soort formele en informele voorzieningen van groot belang zijn. Bewoners voelen zich nog meer achtergesteld en niet gehoord. Bewoners worden ook genegeerd en niet op hun waarde geschat en om hun kracht gewaardeerd, ingezet en betrokken. In het verleden was er de Werkplaats Overvecht. In die context leek de sociaal maatschappelijke component van het bouwen aan een gezonde duurzame wijk beter gewaarborgd. Er is de laatste tijd veel onrust in de wijk. Een wijk met grote sociale problemen als criminaliteit, drughandel, slechte gezondheid, weinig kansen, slechte woonomstandigheden brengt ook veel kosten met zich mee. Inzet van politie, gezondheidszorg, jeugdzorg, buurtzorg etc.etc. Echter bij een sociaal/maatschappelijke focus op een te ontwikkelen gebied is er meer kans dat deze mooie buurt een boost krijgt. Die boost merk ik nu niet op uit deze Omgevingsvisie Overvecht. Bij het lezen van stukken van de Werkplaats was het in die tijd nog wel de bedoeling om met een sociaal maatschappelijke aanpak en insteek de wijk Overvecht en de Overvechters betere woonomstandigheden te geven en dus meer mogelijkheden voor opwaartse mobiliteit op eigen kracht. Overvecht verandert op deze manier in een soort van melkkoe. Om het gebrek aan groen in de rest van de stad te compenseren ten koste van de mobiliteit van het autoverkeer van de Overvechter. **Verkeer en parkeren: denk aan de noden van Overvechters!** Een ander terrein dat de Omgevingsvisie Overvecht bestrijkt is het verkeer. “Verminderen van autoverkeer door de wijk: aanpassing verkeersstromen en parkeren zoveel mogelijk onder gebouwen en aan de rand van de wijk”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik fiets vaak door de wijk en door de wijk Tuindorp. De autodichtheid in de wijk Tuindorp is vele malen groter dan in de wijk Overvecht. Fiets ik langs de Cleopatradreef dan staan aan beide kanten auto's geparkeerd, maar ten opzichte van het aantal bewoners in de flat zal dit meevallen t.o.v. Tuindorp. Wanneer ik door Tuindorp fiets staan beide kanten van de weg vol geparkeerd met auto's. Negen van de tien keer komt een auto mij tegemoet (geen fietser, noch wandelaar). Meestal heel brede/grote elektrische auto's en wordt ik als fietser in de kant van de weg gedrukt. *Wat gaat de gemeente doen aan de hoeveelheid auto's in wijken als Tuindorp?* *Wat gaat de Gemeente Utrecht doen aan het aantal te grote auto's in Utrecht?* *Gaat de gemeente Utrecht grote auto's weren uit het Centrum van de stad?* Onvoldoende aandacht voor afhankelijkheid auto en betekenis van autobezit. Voor veel bewoners zal het bezit van een auto het eerste gevoel van vrijheid geven. Je mag dan wel wonen in een huurwoning en voorheen altijd afhankelijk zijn geweest van het openbaar vervoer, dan geeft het bezit van een auto een gevoel van onafhankelijkheid. Voor veel bewoners is familiebezoek ook heel belangrijk. De auto geeft meer mogelijkheden voor familiebezoek. Het is bovendien belangrijk goed voor je ouders te zorgen, deze te halen en brengen naar artsen en ziekenhuis bezoeken. Ook de auto is hiervoor van cruciaal belang. Vele bewoners van Overvecht werken in de dienstensector of zoals dat vanaf de Coronatijd wordt genoemd "cruciale beroepen of sectoren". Dat kan zijn in de schoonmaak of thuiszorg, verpleging en ook in de bouwsector. Mensen zijn daarvoor afhankelijk van eigen autovervoer vanwege onregelmatige tijden, vroege tijden/tijdstippen waarop nog geen openbaar vervoer rijdt: 5 of 6 uur op het werk zijn, of moeten voor hun werk naar locaties die niet of nauwelijks te bereiken zijn met openbaar vervoer. Bovendien gaat het hier om fysiek zwaar werk. Reizen met openbaar vervoer van en naar werk zal een werkdag aanzienlijk zwaarder maken. Ook deze cruciale beroepen zijn belangrijk voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een stad. Het is niet wenselijk dat deze mensen de stad uit worden gestuurd. Niet voor de economie van de stad, niet voor de werkgelegenheid van deze mensen en hun kinderen. Het verminderen van parkeerplaatsen dicht bij de woningen en verplaatsen naar de randen van de wijk is extra nadelig voor mensen die de auto in het dagelijkse reilen en zeilen nodig hebben. Het plan sluit ook op dit punt niet aan bij de behoeften en noden van de bewoners. Parkeerplaatsen opofferen om extra groen te creëren? Het gaat veel te ver. Het lijkt er sterk op dat de gemeente Utrecht de wijk Overvecht ineens heft ontdekt om een belangrijke bijdrage te leven aan de klimaatdoelen. De wijk Overvecht is al groen, en kan zeker groener, m.n. in bepaalde delen waar meer groen de wijk zeker zal opfleuren. Echter groen moet niet ten koste gaan van de noden van de bewoners. Het verwondert mij niet dat twee bewoners van de wijk een You tube filmpje hebben gemaakt om de mede-bewoners te informeren over de verkeer / en parkeerplannen voor de wijk[31]. Ook dat zij een demonstratie hebben georganiseerd en zelf een petitie hebben gehouden. De initiatiefnemers van het filmpje en de acties benadrukken ook dat het aantal gehandicapten, zieken en ouderen in Overvecht hoog is. Voor deze bewoners is een goede bereikbaarheid per auto noodzakelijk. Dit punt wordt ook goed beargumenteerd en onderbouwd door [indiener 368]. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen komt mogelijk ook het aantal invalideparkeerplaatsen in de knel. Ook voor ziekenauto's moet de wijk goed en snel bereikbaar blijven. Het afsluiten van de wijken zal het verkeer op de rondweg alleen maar doen toenemen. Het staat er nu al veelvuldig vast. Bovendien is de geluidsoverlast ook hier aan de Arnodreef enorm. De geluidsoverlast, fijnstof uitstoot etc.etc. zal alleen maar toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat voorgesteld wordt om de verkeerssnelheid omlaag te brengen. Ja, daar ben ik voorstander van. Tevens op meer handhaving. Er rijden veel te veel extreem hard rijdende, meestal en zwart kleiner model auto's rond in Overvecht, scooters en fatbikes. **Sluit de Moezeldreef en de Mr. Tripkade niet af voor autoverkeer** Het is een heel slecht voorstel om de Moezeldreef af te sluiten voor verkeer. Volgens de ambtenaar is het allemaal goed onderzocht door Verkeersdeskundigen. Ik heb gevraagd hoe het grotere aantal winkels aan de Arno/Tiberdreef kant en aan de kant van het station worden bevoorraad? Inderdaad moet allemaal door de Arnodreef. Hoe komen de leerlingen bij de geplande middelbare school aan de Winterboeidreef? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen auto's die passagiers afleveren of ophalen bij het station? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bewoners van alle woningen gepland aan het station bij hun woning? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bezoekers van de Moskee ter plaatse? Inderdaad door de Arnodreef. De Arnodreef is slechts een smalle straat. Zwaarder verkeer (vrachtauto's, ook de kleinere bestelbussen) veroorzaken trillingen in de huizen. De Moezeldreef is een veel bredere straat en er is veel meer ruimte tussen de huizen en flats, veel meer afstand tot de straat. *Waarom hier geen verkeer meer toelaten, alleen openbaar vervoer?* Dat tevens ook de mr. Tripkade wordt afgesloten? Ik begrijp er werkelijk niets van. Dit is geen straat die heel veel verkeer heeft te verstouwen. Er staat nooit een file of opstopping. *Waarom wordt de mr. Tripkade afgesloten en deze toegang tot Overvecht ook dicht gemaakt?* Het vermindert de toegang tot juist het wijkje dat nu op de nominatie staat voor Hoog stedelijk en Stedelijk gebied aanzienlijk. Er is dan slechts een toegangsweg mogelijk. Zelf ben ik geen autorijder, doe alles op de fiets, ik erger mij zelf vaak aan het autoverkeer en ondervind dagelijks geluidsoverlast. En toch het ontkennen van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het belang van een auto voor het leven en de noden van veel bewoners van Overvecht vind ik nog veel erger. Dan zijn er nog voorstellen voor betaald parkeren in parkeergarages in Overvecht. Ook een heel slecht plan. Het gaat hier weer alleen om geld. In Overvecht is het aantal grote gezinnen veel groter. Wordt deze mensen de mogelijkheid om te winkelen in Overvecht ontzegt? Om hier hun dagelijkse boodschappen te doen? Weer een maatregel die de kansenongelijkheid in Overvecht alleen maar zal doen toenemen. Tevens de contrasten tussen de verschillende bevolkingsgroepen in Overvecht alleen maar zal versterken. Een maatregel die niet aansluit bij de noden van de meeste Overvechters. Er is het plan om een plein te maken met terrasjes erom heen. Zorg dan dat de horecagelegenheden alleen kunnen worden gerund door ondernemers die in Overvecht wonen. Het wordt dan een plein waar Overvechters trots op kunnen zijn. Waar allerlei culinaire tradities van de culturele rijkdom van Overvecht getoond kunnen worden. Stel subsidies en ondersteuningsmogelijkheden beschikbaar voor startende ondernemers uit de wijk. Deze ondernemers zijn wellicht eerder geneigd om personeel vanuit de eigen groep en Overvecht aan te nemen. Mogelijk creëert het zo ook meer werkkansen, mogelijkheden voor stages en bijbaantjes voor Overvechtse jongeren. Kan dit een van de mogelijkheden zijn voor opwaartse mobiliteit? Het zou mooi zijn als het een soort uitstraling krijgt als de overdekte markthal in Rotterdam. **Versterken van het groen** Hoogbouw en toevoeging van 1000 woningen langs het spoor is tegenstrijdig met de natuurwaarden van de groene strook langs de spoorlijn. Deze groenstrook staat in verbinding met Fort Blauwkapel. Een aantal jaren geleden is de strook aanzienlijk verbeterd met de toevoeging van waterpoelen meer natuurlijke en bloemrijke grasranden en een gedeeltelijk minder frequent maaibeleid. Zelf heb ik wel eens een ijsvogel gezien langs de vaart. Nu al is het pad langs de spoorlijn een soort snelweg van wandelaars tijdens de lunch. Met 1000 nieuwe bewoners in de directe omgeving vrees ik dat de natuurwaarde/ecologische waarde (??) van het groen langs de spoorlijn ernstig in gevaar komt alsmede de ecologische waarde van Fort Blauwkapel. Ja, er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	staat ergens vermeld dat natuur zal worden opgeofferd om elders weer terug te brengen. Echter niet alle natuur is maakbaar. Het Fort heeft een unieke natuurwaarde bv omdat er vleermuizen huizen en ijsvogels wonen. Deze dieren hebben leefruimte nodig, net als mensen. Voor een verdere verdieping in natuurwaarden en hoe een stad hiermee omgaat of hoe waarden worden gewaardeerd (gedevalueerd), een tuin is ineens natuur, een Hoogstedelijk gebied van een aantal 23 meter hoge flats bij elkaar wordt in het Wijkbericht van april omschreven als dat tussen de flats ook nog “ruimte komt voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.” (???) Je moet toch van goeden huize komen om een doorgang tussen 23 m. hoge flats een ecologische waarde toe te kennen. Het is te bespottelijk voor woorden. Een paar boompjes in bakken op balkons of tussen de flats of een groene wand langs een flat is nog niet van ecologische waarde, het geeft een groene uitstraling (om in marketingtaal te blijven) maar meer dan dat is het niet. **Niet nog een middelbare school aan de spoorlijn** Dit deel van Overvecht heeft momenteel al twee middelbare scholen. Het Pouwercollege en het Vader Rijn college. Met de impact van het Vader Rijn college op de buurt ben ik niet bekend. Wel weet ik dat de buurt/directe omwonenden veel overlast ervaart van de leerlingen van het Pouwercollege. Nog een derde middelbare school in deze buurt, waar het aantal inwoners al drastisch wordt verhoogd is dan ook geen goed plan. Leerlingen van deze middelbare school zullen ook veelvuldig rondhangen bij het winkelcentrumpje en de winkels rondom het station. Een moskee die veel bezoekers trekt en vlak daarnaast nog een middelbare school? Toenemend aantal reizigers. Het is te veel.	
435	Hartelijk dank voor de prettige manier van communiceren!	Dank voor uw positieve reactie.
436	Handhaaf de scholen aan de Winterboeidreef en de groenstrook daarbij tot de spoorlijn En laat de Meestertripkade open als verbindingsweg naar ons Overvecht!	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (beleidsnota omgevingsvisie 2040 is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
		gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade.
437	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
438	Hierbij wil ik reageren op de omgevingsvisie Overvecht. Aangezien ik tuinder ben bij Amateurtuindersvereniging ‘Ons genot’ zal ik me beperken tot de zaken die de vereniging aangaan. Net zoals mijn medetuinders ben ik zeer ontsteld over het plan om op de plek van ‘Ons Genot’ sportvelden aan te leggen. Sinds het nieuws hierover ben ik erg verdrietig en boos dat dat er plannen gemaakt worden waarin de ene vereniging zomaar aan de kant geschoven wordt voor een andere vereniging. Naast het feit dat het zonde is om zo’n mooi tuinenpark, waar mensen al jaren lang met hart en ziel en met zorg voor de natuur aan werken, te vervangen voor grasvelden. Vind ik de manier waarop dit in de plannen terecht is gekomen erg onzorgvuldig en respectloos naar de liefhebbers van de	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuinvereniging toe. Terwijl we met de gemeente voor omgevingsvisie park Zuilen meegenomen werden in de gesprekken en we hard werken aan de wensen daaruit om meer mensen van buiten de vereniging te betrekken bij activiteiten en het binnenlopen aantrekkelijker te maken, schrijft omgevingsvisie Overvecht ons zonder ons in te lichten af, door een sportend persoon te tekenen op de plek van 'Ons genot'. En de optie voor ons om te verhuizen ergens verstopt in een alinea in een groot document. **De tuin als therapie** Ik ben sinds 4 jaar actief voor de vereniging, en ik heb nu 3 jaar een eigen tuin. Ik kan wel zeggen dat dit mijn leven heeft veranderd. Ik woon in een kleine eenkamerflat van 30m2 in de stad met een balkon van 1,5 m2. Aangezien het voor mij onmogelijk is om een huis met tuin in de omgeving te kopen, is de tuin bij 'Ons Genot' wel een beetje mijn redding geweest de afgelopen jaren. Met hoge werkdruk op kantoor had ik een plekje in de natuur nodig om me terug te kunnen trekken en weer op te laden. Ik ben introvert en wordt nerveus van grote groepen mensen, dus sporten in groepen of tuinieren in een boomsingel tuintje in de stad is niets voor mij. Bij de 'Ons genot' zitje in een mooie, natuurlijke en rustgevende omgeving en kom je op een prettige manier in contact met andere mensen. Ik ben gaan helpen bij de administratie waardoor ik meer mensen op de vereniging heb leren kennen, waar ik nu ook af en toe samen mee ga eten. Daarnaast zijn we met een groepje natuurliefhebbers een zadenbibliotheek begonnen. **Goed voor de natuur** De tuin die ik beheer, heb ik met veel zorg gemaakt zoals ze nu is. Hierbij gebruik ik de principes van de Permacultuur, waarbij je de grond zoveel mogelijk met rust laat en geen bestrijdingsmiddelen gebruikt. Ik probeer een eetbare tuin van mijn tuin te maken. Dat is een kleine variant van een voedselbos. Nu merk ik al een positieve uitwerking op de grond. Waar het boordevol wormen en andere beestjes zit. Ook zijn er veel insecten op de tuin. In de zomer zoemt het van de bijen bij de lavendel en de inheemse bloemen. En in het vroege voorjaar zie ik al bijen en hommels bij mijn fruitbomen. De eerste boom die elk jaar in bloei staat is de wilde perzik in de kas. Deze stond er al toen ik de tuin overnam en is de parel van mijn tuin.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een tuinencomplex als dit kan je niet zomaar verhuizen. Niet alleen de tuin zelf maar ook de omgeving is wat de plek zo mooi en ontspannend maakt. Van de fietstocht langs de vecht naar het park toe tot een wandelingetje over het park en een bezoek aan de kantine of tuinwinkel. De vereniging zit al meer dan 50 jaar op deze plek en heeft het met de leden opgebouwd tot wat het nu is. We houden met z'n allen het groen om de tuinen heen bij. Ook hier weer op biologische manier met zorg voor de natuur. De hoge bomen om het park heen geven je het gevoel dat je midden in de natuur zit en niet aan de rand van een drukke stad. Als dit alles wordt plat gegooid en er sportvelden zouden worden aangelegd dan gaat 8 hectare gecultiveerde natuur verloren. En de meeste insecten die er leven ook. Want grasvelden zijn geen natuur. En zeker op grasvelden die kort gemaaid worden en waar groepen mensen overheen rennen zullen niet veel insecten hun plekje kunnen vinden. In een tijd waarin de natuur al zo onder druk staat, zou je dat niet moeten willen. Utrecht is qua politiek 1 van de groenste gemeentes van Nederland en daar ben ik trots op. Ik zou dan ook niet verwachten dat juist in Utrecht een idee wordt gemaakt om bestaande natuur te vernietigen. Het plan lijkt alleen op de tekentafel te zijn gemaakt zonder kennis te hebben van de realiteit. De tuinvereniging is geen landbouw grond. Maar een plek waar mensen op een verantwoorde manier proberen de biodiversiteit te vergroten en daarnaast een plek te creëren waar we van de natuur en omgeving kunnen genieten en waar allemaal verschillende mensen elkaar ontmoeten om samen aan iets moois te werken. Het zou jaren duren om zoiets weer op een andere plek op te bouwen. **Kapitaalvernietiging** Het lijkt me logischer om een nieuw aan te leggen sportcomplex aan te leggen op een nieuwe plek, dan een bestaand complex te verhuizen en alles wat is opgebouwd kapot te maken. Dat is namelijk kapitaalvernietiging. Er staan ongeveer 170 huisjes op het complex en nog eens zoveel schuurtjes en kassen. Verder is de oude boerderij met de stallen ooit door de vereniging gekocht en opgeknapt tot wat het nu is. Daar is veel geld in gestoken. De vereniging houdt de prijzen van de huisjes laag, zodat ze ook voor mensen met weinig budget betaalbaar zijn. Maar om zo'n huisje nieuw te laten bouwen ben je al gauw €15.000 of meer kwijt. Met een snelle rekensom van nieuwe huisjes	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kassen, kantine, kantoor en winkel kom je al minimaal op € 6 miljoen euro uit. En dan heb je nog niet eens de kosten van alle planten en andere spullen die meeverhuisd moeten worden. **Tuinvereniging is in Algemeen belang** Dat onze tuinvereniging niet voor algemeen belang zou zijn en een sportvereniging wel is volgens mij onjuist. Naast dat de eigen tuinen van de tuinders veelal bijdragen aan de biodiversiteit en het klimaat ons allemaal aangaat. Komen er veel mensen op bezoek in mijn tuin waardoor niet alleen ik, maar ook mijn vrienden en familie er een ontspannende plek vinden. In de zomer en het najaar kan ik zoveel perziken, bessen, appels, pruimen ,bramen en meer oogsten dat ik deze ook deel met mijn buren in de stad of collega's op kantoor. Daarnaast zijn er ook veel gezamenlijke activiteiten bij de vereniging en doen we ook veel voor de mensen uit de buurt. Zo ben ik zelf met een aantal natuurliefhebbers een zadenbibliotheek gestart waar tuinders maar ook mensen van buiten de vereniging zelf geoogst bloemen en groentezaad inleveren. Wij doen het in zakjes en labelen het zodat anderen weer zaad kunnen uitzoeken. Op deze manier ruilen mensen dus zaad uit wat ze zelf oogsten. Verder is de kantine op zaterdag een fijn rustpunt van wandelaars in het natuurgebied langs de vecht. En komen mensen die in de buurt werken en wonen vaak wandelen over het mooi terrein. Dit laatste zie ik bij sportvelden niet snel gebeuren. Ook is tuinieren een vorm van lichaamsbeweging die ervoor zorgt dat we gezonder blijven. Dat de tuinders gemiddeld genomen een wat oudere en meer introverte doelgroep zijn, maakt dit nog niet minderwaardig aan de teamsporters. Vanwege al bovengenoemde redenen hoop ik dat het verplaatsen van tuinvereniging 'Ons genot uit het ontwerp Omgevingsvisie ons genot wordt gehaald.	
439	De parken tussen de experimentele flats van Sao Paulodreef, Pernambucodreef en Marowijnedreef behoren tot het ontwerp van de architect, die dit toentertijd vooruitstrevende project realiseerde. Er zijn veel mooie bomen met diverse vogelsoorten en er zijn al wandelpaden waar soms gefietst wordt, wat gelukkig niet tot overlast leidt omdat de paden rustiek aangelegd zijn.	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn dringend verzoek is deze oude (historische) groenvoorzieningen niet te verstoren door snelle geasfalteerde fietspaden aan te leggen. Fietspaden zullen de rust in deze parken verstoren door snorfietsen, fatbikes en andere motorische tweewielers de mogelijkheid te bieden hier rond te gaan rijden. Er zijn rond deze flats en in deze parken al incidenten geweest met hangjongeren en criminaliteit. Een grotere toegankelijkheid van deze parken zal zeker tot meer onrust zorgen en zal een vluchtroute voor criminelen bieden. Er zijn al wandelpadverbindingen met de Carnegiedreef bij de Marowijnedreef en Braziliëdreef. Deze zijn voor de bewoners niet storend want lopen langs de bergingen van de flats. Er zou als het moet, hoogstens één extra doorsteek aangelegd kunnen worden als wandelpad die de parkeerplaats van de Sao Paulodreef verbindt met de Carnegiedreef, en dan ook zoals bij hiervoor genoemde dreven langs de berging van de flat aan Carnegiedreef zijde. Dit zal waarschijnlijk geen overlast veroorzaken en de bewoners niet te veel storen. Verder pleit ik voor een blijvende toegankelijkheid van Overvecht-Noord voor de auto. De wijk is tamelijk geïsoleerd als het om openbaar vervoer gaat. Het kost veel tijd om andere stadsdelen te bereiken. Bezoekers aan Overvecht-Noord zonder auto zijn niet snel te bewegen om de reis te ondernemen. Ik spreek uit ervaring: vrienden en bekenden zonder auto zal ik niet snel vragen om even langs te komen. Ook het invoeren van betaald parkeren zal dit isolement van de bewoners van de wijk doen toenemen. Het is mooi groen wonen in Overvecht-Noord aan de rand van de stad, fietsen en wandelen zijn goed mogelijk, maar zonder auto leeft men daar in een isolement.	openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
440	De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. **Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen:	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: • De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: • Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen	een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. 3. Bereikbaarheid: Mijn zorgen en vragen: • Afsluiting Tiberdreef richting Meester van Tripkade: In de Omgevingsvisie wordt melding gemaakt dat de aansluiting van de Meester Tripkade naar de Tiberdreef wordt afgesloten. (pag 28 onder "Veilig en verbonden"). Ik vind dat een ongewenste ontwikkeling, want hierdoor wordt de kortste manier om de binnenstad te bereiken alleen via de Brailledreef mogelijk, hetgeen een grote omweg is tov de huidige situatie. Daarnaast wordt de wijk Overvecht nog verder geïsoleerd tov de binnenstad van Utrecht. **Kortom:** Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw	het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.	
441	**Evenementen vergeten** De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Omgevingsvisie Overvecht in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze activiteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid. Tevens heeft de gemeente Utrecht te kennen gegeven betere spreiding van evenementen over de stad mogelijk te maken. Daarom is het mogelijk maken van evenementen in Overvecht zeer belangrijk. Cultuur, sport en leefbaarheid Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het *Steden & Streken Merkenonderzoek* bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: *"Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."* Ook Overvecht dient daarom te kunnen meegenieten van evenementen. **Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar** Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de omgevingsvisie ook aandacht is voor de unieke positie van evenementen. Evenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van evenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.	Door de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeilijk is of additionele vergunningen vereist. Aangezien evenementen bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden op locaties met primair een groen, verkeer of sport bestemming is het belangrijk om evenementen breed op te nemen in de omgevingsvisie. **Ontwikkelen in samenwerking** Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden. **Concreet** Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de Omgevingsvergunning expliciet aandacht zal komen voor evenementen. In het bijzonder: • Evenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling Overvecht; • Actief op zoek te gaan naar geschikte evenementenlocaties binnen Overvecht en deze te faciliteren door bijvoorbeeld voorzieningen zoals stroom of wateraansluitingen; Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor evenementen, zowel nu voor de omgevingsvisie, als in de toekomt bij het ontwikkelen van onderdelen van Overvecht.	
442	Naar aanleiding van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten over een specifiek detail in het ontwerp, nl. de aanleg van een ‘ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en Maarsseveense plassen’, nr. 2 op afbeelding 1.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze verbinding zou aangelegd moeten worden op een zeer smal perceel van 10 à 15 meter, op sommige plekken is het perceel zelfs nog smaller. Op een dergelijke smalle strook kan nooit een ecologische èn recreatieve verbinding gecombineerd worden, omdat iedereen weet dat recreatie zeer verstorend werkt voor de natuur. Niet alleen wandelaars werken verstorend, maar hondenuitlaters zullen ongetwijfeld ook van dit pad gebruik gaan maken. En honden worden op zeer veel plekken in Utrecht losgelaten waar ze dat eigenlijk niet zouden mogen. Weg rust! Als werknemer van 1 van de bedrijven waar het pad aan zal gaan grenzen, neem ik momenteel zeer veel vogels waar in en rondom het perceel, zoals zwartkop, tjiftjaf, roodborst, ijsvogel, merel, zanglijster, wilde eend, meerkoet, waterhoen, kraai, ekster, boomkruiper, pimpelmees, koolmees, vink, grote bonte specht, winterkoning, een roepende koekoek. En dan zullen er zeker nog vele andere soorten aan mijn waarneming ontsnapt zijn. Ook (kleine) zoogdieren hebben daar ongetwijfeld nu een rustige plek. Is er wellicht niet een mogelijkheid om de strook te verbreden (zie de paarse strook op de afbeelding 2 hieronder)? Om zodoende, in navolging van de natuurbrug Zanderij Crailoo (die bij Hilversum de Bussummerheide verbindt met het Spanderwoud, en die 800 meter lang en vijftig meter breed is) ook iets dergelijks op deze locatie te situeren? Zeker nu er weer berichten zijn dat de ringweg ook aangepakt gaat worden; dan kan dit tegelijkertijd gerealiseerd worden. Bij een dergelijke aanleg (waar zowel een natte als een droge verbindingszone aangelegd kan worden) sorteert de gemeente Utrecht dan voor op de komst van de otter, de bever, het ree, in de toekomst wellicht de wolf. En alle andere kleine dieren die nu zich in het gebied bevinden (ringslang, marterachtigen, eekhoorns) profiteren hiervan mee. De dieren zullen u dankbaar zijn!	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
443	**Participatieproces**	**Participatieproces**

Nr.	Reactie	Antwoord
	De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning, beperkte bereikbaar van je woning en enorme overlast van jarenlange bouwplannen voor, achter of naast je huis. Het is pas later dat ik via bewoners begreep wat er aan de hand was. De hele fase van meedenken en daadwerkelijk inspraak hebben, is volledig langs me heen gegaan. Het was – mede door vaag en verhullend taalgebruik) een onoverzichtelijk oerwoud om boven tafel te krijgen wat er mogelijk met mijn woning en buurt kon gebeuren. Zelfs nu is het op de website nog flink doorklikken en zoeken naar de documenten waar het allemaal om gaat: “Ontwerp omgevingsvisie deel A (53p) en deel B (112 p)”. Mijns inziens is de gemeente ongelooflijk tekort geschoten in het verschaffen van voldoende informatie met de juiste boodschap en in het bereiken van iedereen die hier impact van gaat merken. Dit blijkt ook uit alle gesprekken die ik met buurtgenoten heb gevoerd. Daarmee durf ik ook te beweren dat de ‘instemming, participatie en meedenken’ van de bewoners en buurt zelf totaal niet ten grondslag liggen aan de huidige omgevingsvisie en er daarmee ook geen draagvlak is gecreëerd voor de plannen. **Nieuwe woningbouw** Er moeten 5000 woningen bij in Overvecht, waarvan 1000 rondom het stationsgebied. Hiervoor dienen bestaande woningen uitgebouwd of zelfs gesloopt worden, om hoogbouw voor terug te bouwen. We ontvingen een kaartje waarop eerst onze straten als rood, daarna als oranje stonden aangegeven. HELP! Opeens besef je dat er om je heen gebouwen tot 70 meter hoog gebouwd kunnen worden, of dat zelfs je eigen huis gesloopt wordt om woningen terug te zetten van max 10 verdiepingen. “Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert”, dit is zo’n vage zin; wie bepaalt dit? Wanneer heb je dan ooit zekerheid of het wel of niet gaat gebeuren? Hoe moet je als mens omgaan met de onzekerheid rondom de bestaanszekerheid van je huis, je toekomst? Hoe maak je nog plannen rondom	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. **Nieuwe woningbouw** De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de beleidsnota omgevingsvisie 2040 daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is

Nr.	Reactie	Antwoord
	investeringen in je huis? Hoe kun je je huis nog verkopen? Hoe weet je of je in de toekomst financieel nog in staat bent om eventueel een gelijkwaardig huis terug te kopen in een gelijkwaardige buurt? Op geen enkele manier heeft de gemeente geanticipeerd op deze vraagstukken en in informatie voorzien om met deze zorgen om te gaan. **Overlast plannen** Alle overlast in de vorm van stress en onzekerheid dusver daargelaten; hoe gaan we om met overlast in de toekomst? De kans dat er straks jarenlang om ons heen gebouwd wordt is groot, waaronder geluidsoverlast, uitzichten van stellages en bouwmateriaal. En wie gaat er op zo'n moment je huis kopen mocht je willen verkopen, om te leven in een bouwput? De waarde van onze huizen is per definitie al gedaald puur door de mogelijke plannen en zal de komende jaren alleen maar verder dalen. Hoe worden wij gecompenseerd voor deze financiële schade als wel overlast? Het zou fijn zijn geweest als de gemeente meteen informatie had verstrekt over een 'wat-als scenario', waarin dingen als nadeelcompensatie, schadestelling, juridische rechten, informatie over onteigening, meldingsplicht etc benoemd werden. **Verkeer** Hoewel ik absoluut het idee ondersteun om mensen te motiveren om meer gebruik te maken van het OV, de fiets of de benenwagen maak ik me ernstige zorgen over de verkeersplannen. Wanneer de moezeldreef een busbaan wordt en de Tripkade geen doorgang voor auto's meer bied is de Arnodreef de enige weg om Overvecht station (HUB), de winkeltjes, de kantoren en met name de moskee te bereiken. Nu al is er op drukke momenten enorme overlast en te weinig parkeerruimte; deze drukte heeft niks te maken met verkeer dat gewoon door de buurt wil rijden (dat verkeer zal inderdaad afnemen door de maatregelen), maar betreft juist het verkeer dat daadwerkelijk daar aanwezig moet zijn. **Parkeren** De parkeercapaciteit zit op dit moment al aan zijn max; als er nieuwe woningen bijkomen en dus vooral meer mensen; waar gaan die dan allemaal hun auto	maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is - afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). In de beleidsnota omgevingsvisie hebben we op pagina 9 (A1 Introductie) aangegeven wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze okan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	parkeren? Alles volgeparkeerd, auto's op stoepen en andere onveilige situaties, dat verslechterd het aanzien van de buurt enorm. Wat is groen waard, wanneer het omgeven wordt door auto's en hoogbouw? En hoe zit het met de bereikbaarheid van onze eigen huizen; kan ik straks nog mijn auto voor de deur parkeren? **Tot slot** Ik wil benadrukken dat ik een visie rondom duurzaam en toekomstbestendig, verschillend en voor iedereen (mijn inziens zijn de niet westerse culturen en mensen die de Nederlandse taal niet goed spreken al helemaal niet betrokken en op de hoogte van de plannen), groen, ruimte voor groei (ja, maar niet ten koste van bestaande koopwoningen), veilig en verbonden (ja, maar hoe verbonden zijn we nog door alle verkeersmaatregelen) volledig ondersteun! Ik had graag willen meedenken over al deze zaken, maar door het gebrek aan aandacht voor het grote verschil in onderwerpen (groen vs sloop bijvoorbeeld) en het grote verschil in impact van bepaalde zaken, gaat nu al mijn aandacht en energie naar stress en wantrouwen rondom dit project. Dat is zonde en had anders gekund en gemoeten. Samen hadden we misschien constructieve gesprekken met de buurt kunnen hebben om te komen tot goede opties voor extra woningbouw en verkeersverbeteringen. Ik zou die optie nog steeds graag openhouden, tot die tijd wil ik benadrukken dat ik **niet** achter de huidige omgevingsvisie Overvecht sta.	renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. **Overlast plannen** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Verkeer** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **Parkeren**

Nr.	Reactie	Antwoord
		Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. **Tot slot** Wij betreuren dat u niet achter deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunt staan. In ons laatste gesprek hebben we afgesproken in contact te blijven met u en uw buurtbewoners over de verder uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Fijn dat u daarbij betrokken wilt blijven.
444	Ik wil namens ons gezin onze visie op het omgevingsplan Overvecht kenbaar maken. Wij hebben inmiddels 17 jaar een tuin op het complex Ons Genot en willen graag dat de vereniging op zijn huidige plaats kan blijven. Veel van wat in 70 jaar is opgebouwd zal verdwijnen als de vereniging verplaatst zou moeten worden, en dat gaat ons echt aan het hart. Als eerste de enorme hoeveelheid en variëteit aan bomen en struiken die gekapt zullen moeten worden omdat ze niet kunnen worden verhuisd, de grote diversiteit aan planten en dieren die in de afgelopen 70 jaar ontstaan is, de sloten die moeten worden gedempt, de beschermde en kwetsbare soorten die in groten getale aanwezig zijn: de ecologische verwoesting zal enorm zijn en het zal minstens tientallen jaren tijd, beleid en werk kosten om dit elders weer opnieuw te laten ontstaan. Dat is echt zonde, en zeker in deze tijd totaal niet wenselijk. Maar als tweede speelt ook een meer voelbaar en minder meetbaar aspect. Wij ervaren de vereniging en onze volkstuin als een oase van rust en vriendelijkheid. De rust in het groen is even weldadig als voor ons noodzakelijk tegenover de hectiek van een werkend gezin met schoolgaande kinderen in een appartement in de stad. De herinneringen in onze tuin zelf (wij kwamen 17 jaar geleden toen de oudste net geboren was), de geschiedenis van de bomen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en planten in onze tuin, de sfeer op het complex en het contact met de anderen dragen daar enorm aan bij. Deze waarden “buiten het zichtbare groen”, wat we ook bij veel medetuiniers zien dat dat belangrijk voor ze is, zal voor het grootste deel verdwijnen als de vereniging van plek verhuisd moet worden. De samenstelling van de vereniging is erg divers, dat vinden wij uniek, zeer welkom en erg bijzonder, maar wij verwachten dat lang niet iedereen in staat zal blijken om een verhuizing te kunnen bolwerken. Meer kwetsbare leden van de vereniging, zoals ouderen, alleenstaanden, jonge gezinnen, mensen met weinig geld, een beperking of leden die de verandering mentaal niet aankunnen zullen het niet voor elkaar krijgen om een nieuw tuinhuis te bouwen en een nieuwe tuin in te richten. Hierdoor zal de samenstelling van de vereniging dan ook flink veranderen en een stuk homogener worden, waardoor ook weer een andere groep zal afhaken die zich juist bindt aan deze verscheidenheid. Laat staan wat het door elkaar husselen van de overblijvende leden in nieuwe tuinen met zich mee zal brengen. Mensen die vaak al jaren of decennia elkaars buren zijn en elkaar helpen, aanspreken, kennen, elkaars kinderen hebben zien opgroeien, elkaars partners hebben gekend, dat wordt allemaal onderuit gehaald. Voor velen zal echt iets wezenlijks liefdevols verloren gaan. Ook wij zullen het betreuren om voor een deel afscheid te moeten nemen van wat we in 17 jaar met onze buren hebben meegemaakt en opgebouwd. Ook in deze termen van “niet meetbare waarden” zullen de gevolgen van een verhuizing evenzeer catastrofaal zijn, ook voor ons. Wij hopen dat Ons Genot ook in de toekomst op de huidige locatie verder kan, zodat alles wat bereikt is zich verder kan ontwikkelen en niet weer 70 jaar wordt teruggeworpen. Wij zijn ervan overtuigd dat de doelen van de omgevingsvisie ook op een andere, minder ingrijpende manier kunnen worden gerealiseerd.	
445	Naar aanleiding van de publicatie van de Omgevingsvisie Utrecht Overvecht ontvangt u hierbij mijn zienswijze. Ik ben tuinier bij Ons Genot en ik las in de omgevingsvisie dat dit complex in beeld is als potentiële locatie voor sportvelden. Ik schrok hier van omdat deze plek een Tuin van Eden is en ik word misselijk van het idee dat hier	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog

Nr.	Reactie	Antwoord
	over een tijd misschien graafmachines bezig zijn om al die in 50 jaar opgebouwde natuur en sociale cohesie te slopen en om te ploegen tot kale sportvelden voor een veel eentoniger publiek. Vooral in dit seizoen is Ons Genot één brok zoemend leven: bomen die zo intens groen zijn dat je de energie in je lijf voelt, de kikkers die in mijn vijvertje springen als je aan komt lopen, fluitende vogels, bijen die af en aan vliegen, de eend die met haar kuikentjes voorbij komt varen en in de avond het geluid van krekels. Het is een bijzonder kostbaar stukje Utrecht dat niet zomaar te verplaatsen is naar een andere plaats. Daarnaast is het verenigingsleven bij Ons Genot kostbaar: een mini-samenleving van allerlei verschillende mensen uit verschillende stukken Utrecht. Pensionado's die tot in de negentig vitaal elk jaar weer met hun dahlia's en lathyrussen bezig zijn, onze kinderen die de ruimte hebben om met vriendjes aan te klooien in de grote speeltuin, de "oude garde" die blijft vertellen hoe het vroeger allemaal ging, de Syrische vluchteling die met een Uteregs jochie staat te ouwehoeren over welke groente uit Syrië het goed zou kunnen doen op de kleigrond, de bakfietsgezinnen die naïef beginnen aan een tuintje. Het zijn totaal verschillende jonge en oude mensen die elkaar tegenkomen bij Ons Genot en ik denk dat dit heel waardevol is in onze stad waar zelfs verschillende gemeenteraadsleden elkaar niet meer vinden. Ik denk dat Ons Genot weleens het meest diverse ledenbestand van alle verenigingen van Utrecht zou kunnen hebben en het zou zonde zijn als dit aangetast wordt wanneer we moet verplaatsen naar weet ik veel waar. Ik denk dat de gemeente Utrecht een onomkeerbare fout begaat wanneer Ons Genot op deze plaats opgeofferd wordt voor sportvelden en daarmee kiest voor relatief laag en eentonig gebruik van de oppervlakte. Het aantal levende wezens dat nu gebruikt maakt van het perceel is vele malen hoger dan wanneer sporters er slechts een beperkt deel van de dag gebruik van maken. Verder denk ik dat de gemeente Utrecht heel goed in staat is om sportvelden op andere plaatsen te realiseren door deze te	voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	integreren in allerlei ambitieuze bouwplannen in de stad. Denk bijvoorbeeld aan de velden op de parkeerplaats van IKEA. Toch wil ik mijn zienswijze niet zuur afsluiten en daarom heb ik nog twee punten: 1. Misschien is de waarde van Ons Genot op deze locatie moeilijk in te schatten vanaf een bureau in het Stadskantoor. Daarom zou ik u graag willen uitnodigen voor een Ons Genot Experience. Dan fietsen we, bijvoorbeeld het begin van de avond, vanaf een druk, warm punt in de stad richting Ons Genot en dan kunt u lijfelijk ervaren hoe waardevol het is om zo'n oase dichtbij de stad te hebben. Aangekomen bij Ons Genot drinken we een kopje thee, zeisen we een stuk slootrand en u fietst daarna herboren huiswaarts. Ik hoor het graag! 2. Ik denk dat we het gebied veel toegankelijker kunnen maken en daarmee nog meer mensen in contact kunnen brengen met de natuur. Zo zag ik op de schetsen een fietspad door het gebied en dat lijkt mij een mooi begin. Daarnaast denk ik dat er nog wel meer mogelijkheden zijn om het gebied opener en meer verbonden te maken met de omgeving, zoals natuurgebied Zuilen en het herontwikkelde Nieuw Overvecht. Graag denk ik hier bij mee met de gemeente.	
446	Graag spreek ik mijn grote zorgen uit over de Omgevingsvisie Overvecht, in het bijzonder over de twee tunnels vanuit Overvecht naar Tuindorp. Ik ben van mening dat die tunnels er NIET moeten komen. En wel om deze redenen: • Het is onduidelijk welk probleem er met de tunnels wordt opgelost. De route de wijk in/uit is altijd via Tripkade of Eykmanlaan. • De tunnels zorgen voor extra verkeer en drukte. Zeker bij de Prof. Van Bemmelenlaan is veel drukte door de drie scholen, met name rondom start en einde van de scholen. Niet voor niets zijn de straten rondom de scholen nu fietsstraten. Door daar extra verkeer aan toe te voegen, wordt het onveiliger. • De plek waar tunnel nu uitkomt, bij de Prof. Van Bemmelenlaan, leent zich er niet voor. Er is heel weinig plek. Het zou in theorie zelfs kunnen dat de doorgang tussen Albrecht Thaerlaan en Ritsema Boslaan wordt geblokkeerd door de uitgang van de tunnel (de oprit/afrit), waardoor de wijk	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

	als het ware in tweeën wordt gehakt. Bovendien worden opritten van auto's dan onbereikbaar.
	• Er zijn geen voordelen voor de bewoners: er zijn geen voorzieningen aan beide kanten van het spoor.
	• Ook voor doorgaand verkeer is de route vanuit Overvecht via de Prof. Van Bemmelenlaan onlogisch: de laan komt uit op de T-splitsing met de Reinwardtlaan:
	  o Doorgaand verkeer dat rechtsaf slaat, komt uit op de kruising Reinwardtlaan/Willem de Zwijgerplantsoen. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Tripkade, Linnaeuslaan, Willem de Zwijgerplantsoen.
	  o Doorgaand verkeer dat linksaf slaat, komt uit bij de Winklerlaan, richting Eykmanlaan. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Darwindreef en Eykmanlaan.
	• Er bestaat al een doorgang onder het spoor door, bij het station. Die is nu afgesloten met NS-poortjes, maar door die te verplaatsen, kan de tunnel toegankelijk worden gemaakt.
	• Het is een onnodige besteding van publieke middelen. Die middelen kunnen op een betere manier worden besteed.
	• Ik heb zorgen over de overlast die er kan ontstaan door de tunnels. Er is op de Albrecht Thaerlaan best wat criminaliteit in de vorm van woning- en auto-inbraken. Met de komst van de tunnels zal dat toenemen omdat er extra vluchtroutes ontstaan.
	• Ik heb zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden voor de tunnels. Die aanleg zal ingrijpend zijn, met bouwverkeer en bouwmaterialen in een krappe woonwijk.
	• Een tunnel zal de waarde van omliggende woningen laten dalen.
	Voorts staan er in de visie nog twee plannen waar ik tegen ben:
	  1. Hoogbouw bij station Utrecht Overvecht: dit tast het karakter van de omgeving aan: een woongebied dat groen en rustig is. Gebouwen van 70 meter hoog, met alle drukte, werkzaamheden en geluiden (verkeer,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw, airco-gezoem) die daarbij horen, zijn daarin een zeer storende factor. 2. Het afsluiten van de tunnel in de Tripkade voor autoverkeer. Dit zal zorgen voor onder andere meer verkeersdruk op de verbinding tussen Overvecht en Tuindorp bij de Darwindreef en Eykmanlaan. Daar zit een spoorwegovergang, die zeer vaak dicht is. Bij een dicht spoor betekent dat dus veel meer wachtende auto's met draaiende motor. Wellicht komt de rij zelfs tot aan de Winklerlaan, wat weer zorgt voor opstoppingen in Tuindorp en Tuindorp-Oost. Suggestie: maak hier een tunnel onder het spoor door. Dat vergroot de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om de tunnels naar Tuindorp, de hoogbouw bij station Overvecht en de auto-afsluiting van de Tripkade-tunnel uit de omgevingsvisie te schrappen. Graag zou ik nog van u willen weten: hoe kan ik bezwaar maken tegen de plannen en welke procedures worden hierbij gevolgd?	
447	Algemeen 1. Wat groen is moet groen blijven. Toevoegen van woningen zou met gelijkwaardige hoeveelheid groen moeten gebeuren. 2. Minder plek voor auto's en autoroutes zijn wij voor. 3. Overvecht moet toetsbaar de groenste wijk van utrecht blijven. Specifiek: 1. Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen van het buurthuis Burezina. Wij zien graag in de omgevingsvisie dat deze maximaal 3 lagen hoog wordt. Ook de mogelijke renovatie van de wijk daarachter door Woonin staat nu 10 lagen. Dit zou ook maximaal 4 moeten zijn wat ons betreft. Voor wat betreft de Burezina is hier in de participatie duidelijk aangegeven dat de wens is hier geen woningen te bouwen. Ik neem aan dat je een participatie niet voor niets doet. De huizen aan de jeanne d'Arcdreef zijn al erg dicht op elkaar gebouwd. De ruimte rondom de Burezina is daarom extra belangrijk om ruimtelijke kwaliteit te behouden. Ook in verband met het voorkomen van hittestress.	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 1. Burezina is gelegen in een gebied dat in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Ik zie nergens in de omgevingsvisie de afspraken klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw staan. Dit heeft de gemeente ondertekent, dus geef aan dat je hierop gaat toetsen. 3. Zorg voor een eerlijke verdeling van de woningdichtheid in Utrecht. Overvecht is de meest dichtbevolkte wijk van Utrecht. Waarom moeten hier woningen bij. Begin met een gelijke woningdichtheid in iedere wijk. Flats kunnen ook in Tuindorp neergezet worden. 4. Maak de werkplekken in het stationsgebied en niet in de Burezina (dan kan die kleiner). De kantoorgebouwen die daar (stationsgebied) nu staan kunnen ook best opengesteld worden voor thuiswerkers. Ze zijn vast niet maximaal in gebruik. Als het beoogd is daar (achter de Burezina) iets soortgelijks neer te zetten als aan de andere kant van de Donaudreef. Zorg dan dat dit niet een naar binnen gerichte compound is, maar ook naar buiten toe open staat. Het idee van de donaudreef kan gewoon leuker met ook groen aan de buitenkant, nu is het 1 groot stenen gevaarte.	verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. 2. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is het bestaand beleid een van de uitgangspunten geweest. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal inderdaad worden getoetst aan klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw. 3. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. 4. Zie 1.
448	Wij wonen in het zuiden van Overvecht in de buurt rond de Taagdreef. In mijn reactie richt ik mij vooral daarop. Met wat opmerkingen over het bredere plaatje die mij opvallen. **Groen** Bladzijde 22-23. Spoorzoompark. De rode arcering suggereert dat er bij de Winterboeidreef langs het spoor ruimte is voor bebouwing door die rode kleur. Ik pleit juist voor behoud en versterking van het groen langs het spoor, de gehele Winterboeidreef. Dit is namelijk een belangrijk recreatie en groen gebied voor de bewoners van Overvecht Zuid tussen Taagdreef en Moezeldreef en zorgt voor rust in een	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief

Nr.	Reactie	Antwoord
	drukke omgeving. Hoe wordt versterking van het groen langs het spoor voorzien? Dit wordt niet duidelijk uit de tekst. Het gedeelte van het Spoorzoompark bij de Winterboeidreef rond de schoolgebouwen van Al Amana en Happy Kids en de moskee valt volgens de Omgevingsvisie Overvecht deels in stedelijk en hoogstedelijk gebied. Nu is er ondanks die gebouwen toch veel ruimte voor groen. Dit gebied aanmerken als (hoog)stedelijk gebied doet niet recht aan het groene karakter van het gebied, ik wil voorstellen om beter naar dit gebied te kijken en vanwege het belang van groen het Spoorzoompark tot aan de Arnodreef en Tiberdreef groen in te tekenen. Zeker ook omdat in het plan de nadruk wordt gelegd op het verbinden van het groen langs het spoor met de oostkant van het Spoorzoompark (Vestadreef) (Ontwerp Omgevingsvisie deel B blz 75). **Verkeer** Verbinding tussen westen en oosten van Overvecht Zuid moet blijven bestaan (blz 27 - 29). Ik sta achter het stimuleren van het fietsen en lopen, maar het weghalen van belangrijke verbindingen is 'te kort door de bocht' en werkt niet om mensen uit de auto te krijgen. Ik zie dagelijks bij de scholen bij ons om de hoek dat mensen die vlakbij wonen toch de auto pakken om hun kinderen naar school te brengen. Zelfs als dat langer duurt. In Overvecht wonen veel mensen die waarde en status hechten aan hun auto en nooit op de fiets stappen. Ik denk dat andere manieren beter werken om mensen uit de auto te krijgen. Barrières opwerpen leidt alleen maar tot irritatie, onbegrip en vast lopende infrastructuur. Anderzijds voor echt noodzakelijke autoritten moet je straks een heel eind omrijden. Ik doel op mensen die aangewezen zijn op de auto vanwege beperkingen. Of ouderen die op het station aankomen en opgehaald worden door vrienden of familie. Of urgente/noodzakelijke bezoekjes aan huisarts, apotheek, tandarts e.d. Of iemand op pikken van het station om samen te carpoolen naar werk buiten de wijk. Of grote spullen halen bij de Gamma of een andere woonzaak. Waar die nu snel te bereiken zijn moet je straks hele stukken omrijden. En omdat veel meer mensen moeten omrijden lopen die hoofdwegen volledig vast. Dat los je echt niet op met OV. Straks zou je, om iemand op te halen van het station Overvecht, vanaf de westelijke	(voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Het klopt inderdaad dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving is afgesproken dat de Rubicondreef, ten zuidwesten van de Keggedreef, niet als doorgaande fietsroute wordt aangemerkt. In het ontwerp voor de Rubicondreef, dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving valt, is dit deel van de Rubicondreef als verblijfsgebied ingericht. Wij passen de kaarten in de omgevingsvisie aan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Rubicondreef helemaal via de Einsteindreef en de NRU naar station Overvecht moeten rijden. De Braille- en Einsteindreef en de NRU zijn helemaal niet berekend op extra capaciteit om het interne verkeer tussen buurten erbij te krijgen. Helpt het dan om wegen weg te halen? Nee, het verkeer loopt alleen maar verder vast. Deze aanpak is gebaseerd op verkeerde visie en uitgangspunten en is top-down bedacht. Ik zie nergens aanwijzingen dat dit gebaseerd zou zijn op de grootste wensen van de inwoners van de wijk. Dit is een te rigoureus om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Rubicondreef ten westen van de Keggedreef en Suze Noiretdreef is geen 'Doorgaande fietsroute' zoals op de kaart op blz 28-29 gesuggereerd wordt. In het Voorlopig Ontwerp Taagdreef en omgeving (Reactienota, april 2023 - blz 27) staat dit namelijk zwart op wit opgetekend, met goedkeuring door de Gemeenteraad (20-04-2023): "In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) hebben wij vastgelegd dat in de velden, waaronder Rubicondreef, het lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal staat. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De Rubicondreef wordt daarmee ingericht als woonerf en blijft daarbij wel doorfietsbaar, maar krijgt geen fietspad. De strook in het midden schuin door het groen is geschikt om over te fietsen. De weginrichting met (stille) klinkerverharding en 30km op de woonstraten in de buurt Taagdreef e.o. zorgt voor een verbetering van de veiligheid en voldoende comfort. Dit is de uitkomst geweest van het participatieproces wat is doorlopen en wat bestuurlijk is vastgesteld. <u>Daarbij is in het mobiliteitsplan deze as niet als hoofdfietsroute aangemerkt. Ook uit het verkeersmodel springt deze route er niet uit als drukke fietsroute.</u> Wij zien geen aanleiding om af te wijken van het IPvE en voeren daarmee de Rubicondreef niet uit in rood asfalt (de Rubicondreef is nadrukkelijk geen fietsstraat) maar met een inrichting die passend is bij de status van de Rubicondreef." Graag duidelijk maken in de Omgevingsvisie dat de Rubicondreef west geen doorgaande fietsroute is, het is een woonerf en de fiets is er te gast (dit om andere ongewenste tweewielers te weren, zoals scooters, motoren en zelfs quads).	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie.. 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. 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. Fouten op de buurtkaart zijn aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat betekent het kruisje bij het spoorviaduct bij station Overvecht (Tiberdreef - Meester Tripkade) op de kaart van blz 28-29? Wordt dit ook een knip voor autoverkeer? Hoe blijft station Overvecht dan goed bereikbaar per auto, het huidige plein is toch een prima haal- en brengplein voor auto's? Ik lees met stijgende verbazing de voorgestelde knips in bijlage B pagina 11 punt 4 Aanpassen autocirculatie. Hoe wil je in überhaupt nog mobiliteit in Overvecht realiseren, dit voorstel is onmogelijk! Hoe is op het idee gekomen? Ik denk dat er heel weinig draagvlak voor deze plannen is, van onderop. Dit is puur achter de tekentafel bedacht door een klein groepje mensen en heeft weinig verband met de realiteit en wensen van de bewoners. Er wordt voorgesteld om het Watertorenpark vrij te houden van autoverkeer. Ik wandel veel door dit park, dus ik snap wel de gedacht hierachter van barrières en dergelijke. Maar het weghalen van verkeer zou m.i. alleen te rechtvaardigen zijn als dit echt een park was met grote natuurwaarde en esthetische waarde. Er zijn bomen en water en wat struiken maar waardevol of bijzonder is het allemaal niet. Mocht besloten worden tot het uitsluiten van verkeer dan zou het park ook echt van veel grotere waarde moeten zijn (of worden). Nu wegen de voordelen voor het ene belang (groen) niet op tegen de vele nadelen die het verkeer in Overvecht Zuid hiervan ondervindt. Een busbaan langs de zuidkant voor park de watertoren lijkt me heel veel overlast geven voor bewoners van de Arabelladreef, La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef/Faustdreef, hun rustige woonomgeving en toegang tot het park worden hierdoor aangetast. - Kaart/plattegrond Taagdreef, Rubicondreef. Blz 78/79. - Het pijltje naar de HOV route staat niet goed (nummer 1). - Rubicondreef westzijde staat aangegeven als doorgaande route, zoals gezegd hierboven (herinrichting Taagdreef) klopt dat dus niet, graag verwijderen. - het groen van Spoorzoompark loopt door tot Tiberdreef en Arnodreef en moet geen stedelijk en al helemaal geen hoogstedelijk gebied worden. Zie ook blz 90 toevoegen van bebouwing is onwenselijk vanwege het rustige karakter van dit gebied.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	300-500 woningen is veel te ambitieus, het rustige karakter moet zo blijven. RWZI verplaatsen lijkt me voor de bewoningsdichtheid een veel betere oplossing dan de rest van Overvecht onleefbaar maken.	
449	Met belangstelling hebben wij, AVVN samen natuurlijk tuinieren (AVVN), de ontwerpomgevingsvisie Overvecht gelezen. AVVN is de landelijke vereniging van en voor organisaties die samen natuurlijk tuinieren belangrijk vinden. In totaal vertegenwoordigen wij ruim 30.000 tuinders, de meesten via de 215 bij ons aangesloten volkstuinparken, waarvan 14 in Utrecht. AVVN is niet alleen de (landelijke) belangenbehartiger van deze tuinverenigingen, maar ook hoofdhuurder van de percelen die van de gemeente Utrecht worden gehuurd. De rijke geschiedenis van de stad Utrecht is verbonden met de lange geschiedenis van volkstuinen in Utrecht. Al in 1912 opende de Volksbond het eerste volkstuincomplex in Utrecht, zodat arbeiders op 200 eenvoudige tuinen hun eigen voedsel konden verbouwen. In 1928 is de eerste volkstuinvereniging in Utrecht opgericht. Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden 15 Utrechtsevolkstuinparken. Alle Utrechtse volkstuinparken zijn publiek toegankelijk en voorzien van wandelroutes. Daarnaast zijn de volkstuinparken belangrijke ecologische broedplaatsen voor mens en natuur in de stad en leveren aldus een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. Uit een groot Europees onderzoek (COST Action TU1201 Urban Allotment Gardens in European Cities - study of urban allotment gardens and their relevance for urban sustainable development), waaraan wetenschappers uit 31 landen deelnamen, zijn onder meer de volgende conclusies gekomen: • Vormen van samen tuinieren, zoals volkstuinieren, zijn belangrijk voor de grootstedelijke samenleving (zoals Utrecht) vanwege de versterking van de sociale cohesie, voedselvoorziening, educatie, klimaatregeling en stedelijke biodiversiteit. • Ze bieden ruimte voor vrije tijd, creëren ecologische zones, verminderen het stedelijk hitte-eiland effect, beschermen bodem en water door infiltratie	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	te vergroten en wegspoeling te verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand. • Door de toename van bevolking en bevolkingsdichtheid kunnen deze vormen van samen tuinieren ook de kwaliteit van leven in bepaalde wijken vergroten. • De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijke groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten. • Volkstuinparken kunnen met het juiste beheer dienen als plaatsen voor specifieke wilde dier- en plantsoorten buiten hun oorspronkelijke habitat, en als genenbanken van traditionele soorten die verloren dreigen te gaan en die waardevol zijn voor de gemeenschap en stedelijke geschiedenis. • Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit; daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad. • Samen tuinieren heeft economische voordelen zoals het besparen op de kosten van de gezondheidszorg en gratis dan wel tegen aanzienlijk lagere kosten onderhoud van (semi) openbare ruimte. Zowel in Utrecht als elders in Nederland hebben volkstuinparken bewezen dat ze belangrijk zo niet onmisbaar zijn om flora en fauna in de stedelijke omgeving een kans te geven. Volkstuinparken, die al decennialang op dezelfde locatie liggen hebben volwassen groen, wat nodig is voor een bloeiende flora en fauna. Kenmerkend is ook het rijke bodem- en waterleven door de diversiteit aan begroeiing. Het zijn waardevolle ecologische gebieden, die in de stedelijke groenstructuur een vaste en beschermde plek verdienen. Zij brengen natuur dicht bij de stadsbewoners en betrekken hun omgeving hierbij. Wij hebben hier ruim voldoende voorbeelden van in steden als Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Groningen en Ede.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 van de gemeente Utrecht erkent de gemeente dat volkstuinen belangrijke ontmoetingsplaatsen zijn voor buurt en wijk, dat zij zorgen voor voedsel, een belangrijke rol spelen bij recreatie en stadsnatuur en in hoge mate bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Volkstuinparken maken daarin deel uit van zowel de groenstructuur in de stad als verbinding met het groen óm de stad. Volkstuinparken zijn daarom "*zowel recreatief, landschappelijk als ecologisch van belang voor verbetering van de biodiversiteit*". In de ontwerp- omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de verwachte groei van de wijk. Voor de langere termijn wordt gezocht naar ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 á 4 velden. Het Noorderpark is de eerst beoogde zoeklocatie. "*In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen,* *waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden*." Het is ons een raadsel waarom een groene parel als Ons Genot, met al haar voordelen voor de gemeenschap én met een langlopend huurcontract met de gemeente toch als zoekgebied wordt aangemerkt. Volkstuinvereniging Ons Genot bestaat al vanaf 1963. Het volkstuinpark en het omliggende plantsoenachtige groen is tot volle wasdom gekomen en vormt een oase voor inheemse en natuurvriendelijke planten en dieren. Het volkstuinpark draagt fundamenteel bij aan de stedelijke biodiversiteit, vermindering van het hitte-eilandeffect en aan waterinfiltratie en -opvang. Volkstuinieren is een sociaal gebeuren. Als Ons Genot verdwijnt zijn daarvan veel mensen de dupe: de 200 volkstuinders en hun gezinnen, vrijwilligers van buiten de vereniging die zich op het volkstuinpark inzetten en natuurlijk de vele bezoekers	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zoals de lunchpauzewandelaars van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Kortom: zowel de waardevolle ecologische locatie als de volkstuinvereniging Ons Genot horen in de wijk. Goed in de wijk geïntegreerde volkstuinparken zijn onmisbaar voor de wijk (Van der Hoeven, N., Stobbelaar, D.J. (2006). Wij pleiten er dan ook voor om het prachtige stuk natuur en beleefgroen van Ons Genot onlosmakelijk onderdeel te laten zijn van de nieuw te bouwen wijk - met alle voedsel- en recreatiefuncties die zij daarvoor biedt. Wij verzoeken de gemeenteraad gemeente Utrecht het volkstuinpark te erkennen en te waarderen op haar groenkwaliteiten, biodiversiteit, recreatieve en sociale functies en zich uit te spreken over behoud van het volkstuinpark op de huidige locatie. Dat zou niet meer dan terecht zijn. Verplaatsing houdt in dat 60 jaar investeren in de kwaliteit van de grond, de gewassen de dieren en de bodem teniet zou worden gedaan, hetgeen niet alleen de vereniging en de bewoners van de wijk , maar ook de biodiversiteit enorm zou schaden. Het behouden en niet verplaatsen van volkstuinpark Ons Genot, dan wel elk ander Utrechts volkstuinpark, draagt juist bij aan de doelstellingen van de gemeente. In de ontwerp omgevingsvisie deel A zijn immers de volgende doelstellingen opgenomen: "*We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden*." En: "*Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale* *bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol*." In de ontwerp omgevingsvisie deel B worden onder meer de volgende uitgangspunten voor Wijk- en buurtgroen genoemd: - *"Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.* *- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken."* Wij hopen dat u met onze inbreng de Utrechtse volkstuinparken op juiste waarde weet te schatten en ervoor kiest om in de omgevingsvisie Overvecht volkstuinpark Ons Genot, maar ook andere Utrechtse volkstuinparken, niet als zoekgebied aan te merken. Wij nodigen u uit de Utrechtse volkstuinparken te bezoeken om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	met eigen ogen te zien hoe de volkstuinen bijdragen aan doelen en ambities van de gemeente Utrecht.	
450	Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de aanleg van de fietstunnels onder het spoor door van Overvecht naar Tuindorp,omdat: 1. er geen enkel belang ligt voor de wijk Tuindorp. Bovendien hebben we bij de Tripkade een onderdoorgang en bij Blaucapel een spoorovergang en die liggen op een zeer acceptabele afstand van de geplande fietstunnels. 2. het een hangplek voor jongeren kan gaan worden , zonder enige controle. 3. het een ideale plek kan worden voor drugscriminaliteit (geen controle) 4. het een ideale plek kan worden voor het afsteken van vuurwerkbommen, zoals we nu al geregeld meemaken in de voetgangerstunnel onder station Overvecht.(geen controle). 5. het een racebaan kan worden voor de bekende scootertjes.(geen controle).Die racebaan kan zich uitbreiden naar de straten, die in het verlengde liggen van de fietstunnels (Ritzema Boslaan en Hugo de Vrieslaan),maar ook naar de andere aan het spoor aanliggende straten. Met alle gevolgen van dien voor de spelende kinderen. Dat zijn er nogal wat! 6. deze scootertjes ook gebruikt kunnen worden voor snelle auto inbraken: Ruitje intikken en snel wegwezen. 7. de wijk nu nog redelijk rustig is , m.n. voor de kinderen, die gelukkig nog de mogelijkheid hebben om buiten (en soms op straat) te spelen. Bovendien hecht de Gemeente Utrecht eraan om de wijk zo te houden .	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
451	Wij maken bezwaar tegen het idee nog een keer een of twee extra tunnels aan te leggen tussen Overvecht en Tuindorp Dit gaat een arme gemeente veel geld kosten en kost een niet bestaand probleem ook niet op. Er zijn al 3 verbindingen tussen de wijken en die functioneren prima! Extra tunnel leiden alleen maar tot overlast aangezien alle tunnels in Utrecht al overlast gevend zijn Ergo tunnels die niet of heel weinig gebruikt worden zijn plaatsen voor criminaliteit, drugs gebruik en handel Graag deze zienswijze aanpassen en dit soort onzinnige ideeën hieruit verwijderen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
452	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. In de visie zijn meerdere additionele fiets/wandel verbindingen onder het spoor van Overvecht naar Tuindorp opgenomen. Als bewoner van de mooie en rustige buurt Tuindorp, ben ik zeer ontstemd over de voorstellen in dit plan. Daarnaast ben ik - en met mij vele anderen - zeer verbaasd over het feit dat er tot recent geleden geen enkele participatie aan de bewoners van Tuindorp is gevraagd of aangeboden. Nieuwe verkeersverbindingen dwars door een rustige en kindvriendelijke buurt zijn zeer onwenselijk, bovendien wordt de noodzaak hiertoe niet duidelijk gemaakt in het plan. Tuindorp en Overvecht zijn op dit moment al goed verbonden met de aanwezige verbindingen, en de afstand tussen 2 van de verbindingen is minder dan 1 km. Hieronder samenvattend mijn bezwaren op het gebied van leefbaarheid, veiligheid, verkeerstromen en verkeersdrukte: **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het creëren van doorgaand verkeer.** Binnen Tuindorp bevindt zich nadrukkelijk enkel bestemmingsverkeer - geen doorgaand verkeer. Dit maakt Tuindorp tot een veilige en verkeersluwe buurt voor vele generaties. Met name voor opgroeiende kinderen en ouderen. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts voelt men zich veilig op straat. De veiligheid zal ernstig aangetast worden door het plan: o Een doorgaande fietsroute - en specifiek bij de Prof Hugo de Vrieslaan ook nog eens tegen het gemotoriseerde eenrichtingsverkeer in (!) - creëert een zeer onveilige verkeerssituatie in beide richtingen voor fietsers en wandelaars. o Een nieuwe doorgaande verkeersstroom brengt veel extra verkeersstromen met zich mee. Kinderen zullen niet meer veilig kunnen oversteken zonder grote kans aangereden te worden, en ouderen hebben geen ruimte meer om rustig van laan te wisselen. Dit geldt voor overdag en 's nachts. Te meer omdat het fiets verkeer zich	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenwoordig veel sneller voortbeweegt (denk aan fat bikes, brommers en elektrische fietsen). o Tuindorp is geen 'ruim' opgezette buurt. De lanen zijn smal en bezet aan één of beider zijdes door geparkeerde auto's. Bovendien zijn de stoepen smal en veelal bemand door struiken en bomen. Extra verkeerstromen passen gewoonweg niet naast het bestaande verkeer zonder grote impact op de verkeersveiligheid op straat. **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het toevoegen van ondergrondse tunnel verbindingen.** o Ondergrondse tunneldoorgangen hebben een aantoonbaar negatief effect op veiligheid. Dergelijke tunnels zijn in de praktijk veelal het het epicentrum van hangjongeren, verslaafden, daklozen etc. Rondhangende groepen worden sterk in verband gebracht met criminaliteit, vandalisme, diefstal, drugsgebruik en overlast. Dit is niet alleen een grote zorg voor de getroffenen nabij zo'n voorgestelde tunnel in Tuindorp, maar wordt ook als zorgpunt benoemd door de mensen vanuit Overvecht. o Los van het type verbinding, wordt een verhoogde bereikbaarheid in verband gebracht met verhoogde criminaliteit. Een recente casus brengt bewijs; juist toen station overvecht enkel nog toegankelijk werd voor mensen met een geldig toegangsbewijs, daalde het aantal inbraken in Tuindorp. In andere woorden; de bereikbaarheid ging omlaag, en daarmee ook de criminaliteit. Mijn dringende verzoek is om het plan te herzien en de additionele fiets verbindingen achterwege te laten.	
453	**Samenvatting**: Allereerst ben ik blij dat de wijk Overvecht aandacht krijgt voor het verbeteren van zowel de veiligheid als de leefbaarheid met behoud en zelfs het versterken van het groen. Echter maak ik me wel zorgen om het volgende: Uit de nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is te zien dat het gebied rond de Papyrusdreef groen-oranje gemarkeerd is. Volgens de gemeente Utrecht zou dat het volgende betekenen: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving.”	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerder (2008 en 2020) zijn dergelijke plannen geopperd en is in beide keren geconcludeerd (naar aanleiding van inspraak van de buurtbewoners) dat het park van grote waarde is en diende te blijven. Het is daarom prettig om te lezen in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* (bijgevoegd in bijlage): "We gaan niet in de parken bouwen.". Helaas is er nu verwarring over het feit of het groen bij de Papyrusdreef nu ineens niet meer erkend wordt als park, maar als "bebouwing in het groen" is bestempeld. Ik ben van mening dat dit gedeelte absoluut als park beschouwd moet blijven worden, omdat ik graag zou willen zien dat er niet in het groen wordt bijgebouwd. Het heeft zowel een enorm belangrijke sociale- als ecologische waarde. Het groen rondom de Papyrusdreef wordt veel gebruikt door straatbewoners, maar vooral ook door mensen uit verschillende gebieden van Overvecht. Het is een toegankelijke plek, waar kinderen veilig kunnen spelen en er contact gelegd wordt. Zeker in deze tijden waarin veel gebouwd wordt, worden dit soort plekken van steeds meer onschatbare waarde. Daarnaast heeft al het groen een belangrijke ecologische waarde en zorgt het ook voor zuivering van alle uitstoot (en geluidoverlast) van het vele verkeer rondom de Papyrusdreef. Ook staan er veel oude bomen die een grote rol spelen in het ecosysteem van dit gebied. Zoals benoemd in het Wijkbericht zal deze bebouwing enkel aangepast worden wanneer het bijdraagt aan de uitbreiding of verbetering van het groen (Wijkbericht). Het bebouwen in het groen zou in mijn inziens absoluut niet bijdragen aan de uitbreiding of verbetering van het groen, het zou het eerder verminderen. De inzet van de gemeente wordt zeer gewaardeerd en ben ik blij dat er aandacht is voor verduurzaming, verbinding tussen de inwoners en het verbeteren van het groen. Ik vind het echter te betreuren dat de bebouwing in het groen rondom de Papyrusdreef opnieuw is opgenomen in het plan, ondanks eerdere besluiten. Ik hoop dat de gemeente Utrecht inziet welke belangrijke sociale en ecologische waarde het groen rondom de papyrusdreef	ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft voor de inwoners van Overvecht en dit zal meenemen in het maken van een besluit van de omgevingsvisie. Aanvulling 20 mei: Tevens stuur ik graag de zienswijze op, waarin mij kan vinden. Opgesteld door een buurtbewoner. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze	

Nr.	Reactie	Antwoord
	constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
454	Prachtige plannen met een mooi ontwerp, en veel hard werk door u als gemeente en de mensen in Overvecht, de committees en belangengroepen. Ik weet dat er hele serieuze en goed uitgewerkte reacties zijn die absoluut het belangrijkste zijn, van mij het volgende heel kort: De plannen zijn heel ambitieus, diepgaand en al omvattend, dat brengt met zich mee grote risico's: • De bestaande structuren in de gemeenschap worden al aangetast, de onrust bij de mensen is nu al groot, dezelfde mensen die het programma moeten begeleiden; er zullen onderweg de realisatie zeker grote veranderingen zijn. Actie en monitoring en aanpassing zal mogelijk moeten blijven zonder onheils situaties als oorzaak. • De kans dat financiering uit de hand gaat lopen is groot zoals we zo vaak zien in te grote projecten die helemaal blueprint worden gepland en uitgevoerd, met of zonder voorafgaande "inspraak". • Wie heeft vanuit de gemeente beslist en waarom, dat er bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken zijn in Overvecht: dat is minimaal 50 grote flatgebouwen, waar komen die? In de polder? Daar waar het groen is? Sportparken? Daar waar we nu nog kunnen parkeren? Of waar gaan we slopen om ruimte te maken? Of allemaal tegelijk? Hoewel er wel al veel is voorgelicht, is het de mensen niet duidelijk wat er met hen (en mij) zelf gaat gebeuren, ik weet ook niet of onze flat gesloopt gaat worden, anderen bij ons in de buurt zijn heel angstig, maar er worden nog steeds veel huizen verkocht en dus gekocht! Kortom ik zou de gemeente aanraden in stappen te plannen en te werken, om de veranderingen controleerbaar te maken, en om te leren en bij te kunnen sturen, met in gedachte de optie het hele project veel kleiner te maken.	Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete plannen betrekken wij de belanghebbenden zo goed mogelijk. De vooruitgang op de doelstellingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt gemonitoord en waar nodig wordt bijgestuurd. Op basis van de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunnen we niet vaststellen of de financiering van toekomstige projecten uit de hand zal lopen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 fungeert als een afwegingskader en is bedoeld om richting te geven en als basis voor samenwerking te dienen. Voor de uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete projecten hanteren we het Utrecht Planproces, waarbij elke stap zorgvuldig wordt afgewogen, inclusief de financiële haalbaarheid en inspraak van betrokkenen. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen , waarvan minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. Dit staat in de vastgestelde RSU 2040 (2021) en is een van de uitgangpunten voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft kaders aan waarbinnen dit leidt tot wijkverbetering in Overvecht. Per kleur gebied zijn er spelregels gegeven, en bovendien gelden er algemene uitgangspunten. Een daarvan is dat we terughoudend zijn met sloop. Maar om het aantal woningen te halen en nieuwe woningtypen voor de wijk toe te voegen is soms sloop nodig. Of en waar dit precies is, weten we nog niet. Bewoners worden bijde uitwerking en afweging in projecten betrokken.
455	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onvoldoende aangetoond. Een rechtstreekse route tussen Overvecht en Tuindorp is er al. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk zijn overbodig en ongewenst, In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ik ervaar helemaal geen belemmeringen en barrièrewerkingen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Ongewenste tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw. • Onveilige lange donkere tunnels als ze klaar zijn. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. • Verspilling van belastinggeld	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
456	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Ik blijf graag aangesloten op alle ontwikkelingen.	
457	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en winkelcentrum De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
458	Op hoofdlijnen ben ik het volledig eens met de Omgevingsvisie voor Overvecht zoals neergelegd door de gemeente. Ik ben het dan ook niet eens met de reactie van de Vereniging van Eigenaren Tiberdreef 34 tot 88. Ik denk dat de komst van nieuwe appartementen in onze nabije omgeving van enorme waarde is voor de leefbaarheid van de wijk, die momenteel veel te eenzijdig is samengesteld, met veel arme mensen, veel asociaal gedrag, veel criminaliteit. Dat zulke nieuwbouw de veiligheid in onze buurt of ons uitzicht ernstig zou aantasten, lijkt mij zeker in dit licht niet alleen overdreven, maar gewoon onwaar. Er wordt ook geen onderbouwing van deze veronderstellingen gegeven. Ik ben wel van mening dat de verkeersafwikkeling van de geplande nieuwbouw onvoldoende is doordacht, gezien het hoge aantal woningen dat is voorzien, de te verwachten groei van het autoverkeer dat hiermee gepaard zal gaan en de geringe capaciteit van de weg waarop het nu al bepaalde momenten van de dag erg druk is. Ik zou de gemeente adviseren hier extra studie naar te doen. Tot slot adviseer ik de wethouder aangifte te doen van opruiing. Op social media, ook in groepasapp van ons appartementencomplex, gaan filmpjes en pamfletten rond die “de werkwijze” van de wethouder betitelen als “extremistisch”. Daarmee wordt het aan de bevolking voorleggen van een visie op één lijn gezet met het doodschieten van passagiers in een sneltram of van journalisten die bij een tijdschrift werken dat onwelgevallige tekeningen plaatst. Dát is namelijk wat “extremistisch” betekent. Ik vind het ver over de schreef gaan dat dit soort berichten wordt gepubliceerd en verspreid.	Dank voor uw adviezen.

Nr.	Reactie	Antwoord
459	 In dit kaartje wordt bij punt 8 aangegeven wat de visie is en dat dit gebied wordt uitgewerkt in een apart traject. Ik ben deelnemer van de werkgroep die zich met dit gebied bezighoudt. De omschrijving van het gebied en de visie erop klopt niet en is ook niet volledig. Het is **cultuur**gebied Zuilen want het gebied is sinds de ontginning rond 1000 n chr. gecultiveerd. Betekenis 'cultiveren', cultiveerde, heeft gecultiveerd (Van Dale) • 1. (van landbouwgrond) bebouwen • 2. veredelen en verfijnen; met zorg onderhouden De visie is gebaseerd op 3 pijlers: • Versterken van de cultuurhistorie • Versterken van landbouwinclusief • Versterken van de recreatie	Op 26 september 2024 jl. heeft de Raad het Startdocument Natuurgebied Zuilen vastgesteld. Met de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht houden we rekening met de inhoud van het Startdocument waaronder de toevoeging van 14 ha (deels) openbaar toegankelijk groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het wordt uitgewerkt in een apart traject maar het moet wel **degelijk en deugdelijk** opgenomen worden in deze omgevingsvisie! Ook omdat het aparte traject dreigt zonder inspraak te gaan verlopen terwijl er wel inspraak op de omgevingsvisie mogelijk is, waar dit gebied deel van uit maakt en ook vooral deel van uit moet blijven maken! Proces van het aparte traject: Door de enorme hoeveelheid aan negatieve zienswijzen (nov 2022) is door de gemeente besloten om een stap terug te doen en gezamenlijk met de bewoners een nieuwe (concept) visie te maken. Er is een werkgroep samengesteld met o.m. bewoners. Er zijn 4 sessies geweest waarin experts hun kennis hebben gedeeld met de werkgroep over 8 onderwerpen: 1. Cultuurhistorie 2. Natuur inclusieve landbouw 3. Natuurwaarde 4. Waterkwaliteit en water robuust 5. Recreatie 6. Horeca 7. Evenementen 8. Toegankelijk, bereikbaar en vindbaar Daarna zijn er 2 integratiesessies geweest om tot een integraal plan te komen. Op een groot aantal onderdelen is er consensus bereikt maar op een aantal cruciale onderdelen niet de zogenoemde contradicties. Ook hebben de bewoners aangegeven het niet eens te zijn met de notulen en hebben deze niet geaccordeerd. Op 6 december is de conceptvisie plenair gepresenteerd aan alle geïnteresseerden en betrokkenen. Op 22 januari is er een overleg met de wethouder geweest om de contradicties te bespreken en mogelijk tot een gedragen oplossing te komen. Dat is niet gelukt en ook bleek er ineens geen sprake meer te zijn van een conceptvisie maar van een beleidsnota. Daarmee doet de gemeente geen stap terug maar slaat een stap over.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De raad hanteert namelijk een volgtijdelijke driedeling: 1. Visie 2. Beleidsnota (met financiële onderbouwing) 3. Uitvoeringsprogramma Bovendien is op dat moment de participatie door de gemeente zonder overleg opgezegd. De wethouder heeft toen toegezegd dat het zo niet bedoeld was en dat er uiteraard met de werkgroepleden die dat wilden nog het vervolgtraject naar de uitvoering doorlopen zou worden omdat daarmee alle kennis en kunde behouden zou blijven en ingezet zou worden. Op 23 april is de beleidsnota gepresenteerd door de Wethouder. Wij hebben hierop een reactie gegeven met op- en aanmerkingen omdat er enerzijds onwaarheden in staan en het anderzijds onvolledig is. Als je iets bewust weg laat lieg je niet maar ben je ook niet eerlijk. Op 14 mei is de definitieve versie aan het College gepresenteerd en heette het ineens Startdocument met de juridische context; “Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.” **Dat is onbehoorlijk bestuur!!!** Ook zijn niet al onze op- en aanmerkingen verwerkt in het document. En ook is niet aangegeven dat wij geen akkoord hebben gegeven op het participatieverslag waarmee het participatietraject niet afgevinkt kan worden. In de bijlage ‘onze opbrengst’ van de werkgroepsessies en daarmee eveneens een alternatief integraal plan die recht doet dit bijzondere gebied en tegemoetkomt aan alle belangen en wensen. Wij willen dat het gebied middels deze zienswijze en de bijlage volwaardig deel uit dient te maken van de omgevingsvisie waarmee er ook inspraak mogelijk is.	
460	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 “Transformatieve ontwikkeling” tegenover Variant 2 “Organisch optimaliseren” niet duidelijk. Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1.	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **De verkeersbeperkende maatregelen/Mobiliteit en participatie**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2. De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd. Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt. Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. **De verkeersbeperkende maatregelen**. De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen. Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond. De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2.	We werken in heel Utrecht aan de mobiliteitstransitie. Ook voor Overvecht is deze noodzakelijk. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In hoofdstuk 5 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren in relatie tot vergroening is opgenomen in hoofdstuk4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Overig** 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. 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. De route Marnedreef-Zamenhofdreef is ingetekend aan de westzijde van het water (Lemnosdreef).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt. Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten (16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit. De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobiliteit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalt in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken. Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef,	**2. Groen** Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 , waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en zorgen we voor een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Raken van de groenstructuur betekent inderdaad bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit hebben we toegelicht in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding in de hoofdgroenstructuur behouden blijft en versterkt. **Buurtgroen** In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is de groenopgave verder onderbouwd. Er is ervoor gekozen om hier het onderscheid tussen de verschillende groentypologieën weer te geven. Bij de groentypologieën is onderscheid gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparken, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. De Groene buurten zijn onderverdeeld in Wijk- en buurtgroen, Groene voegen en groene ommetjes,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste. Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitverzekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk. Ook moet het verkeer straks altijd ‘buitenom’, over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het NAAM mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt. Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden. Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters. Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU. **Mobiliteit en participatie** De bewoners zien (zie “101 waarden van Overvecht) ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt. Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsenpost of ziekenhuis. De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen	Molenwiek en speelstraten en Groene verblijfsplekken. Zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Groenberekening** In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. **Groencompensatie** Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt moet deze worden gecompenseerd door het maken van nieuwe hoofdgroenstructuur. Binnen de gebieden zal groen zo hoogwaardig mogelijk gerealiseerd worden. Bij het kappen van bomen worden bomen gecompenseerd naar waarde, volgens Utrechts beleid. **Transformeren in het groen** De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. **Binnenhoven in oranje zones**

Nr.	Reactie	Antwoord
	we helemaal niet. Dat is de toegangsroute naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt. De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden. Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als 'automobilistje pesten', niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte). Vragen: - Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan. - Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed. - Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken. - Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen "mobiliteitstransitie"' terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft.	Overvecht is optimaal ontworpen op bezonning, en ruim opgezet met groene hoven bij de flats. Dit zijn Overvechtse kwaliteiten die we koesteren en waarbij we met verdichting heel zorgvuldig om willen gaan. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Het is gebruikelijk om dit bij planuitwerkingen bezonningsstudies te doen en hier rekening mee te houden. Groen krijgt ook altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-) kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam "Centrale as". In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overal krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Carnegiedreef** Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de in de RSU2040 vastgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. We koesteren daarbij bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie 2040 komen de

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan. Kortom, het NAAM is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan. Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstoppen en worden routes te lang. Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is. Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities. Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing. Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen. Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel. Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen. **Overig**	cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. Hier vallen nu de karakteristieke hoven in. Spelregels voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De Mix vinden we een mooi voorbeeld hoe er verdicht kan worden en het openbaar gebied wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in de omgevingsvisie is het creëren van meer menselijke maat, geborgenheid, aangename routes en minder anonimiteit, meer veiligheid. Bebouwing langs routes, zoals de Carnegiedreef dragen daaraan substantieel bij: ogen op straat, levendigheid, entrees. Verdere planuitwerking zal de (on)mogelijkheden moeten onderzoeken waarbij het de ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners, dat iedereen groen dichtbij behoudt en dat de Carnegiedreef een aangenamere menselijke maat en meer verblijfskwaliteit krijgt. Vanuit gezondheidsoogpunt is de omgeving Einsteindreef/Kaap Hoorndreef inderdaad niet de ideale locatie om nieuwe woningen toe te voegen. In de Omgevingsvisie Overvecht is gekeken naar een afweging van verschillende belangen, en gezien de enorme woningnood waar we in Nederland mee te maken hebben is ervoor gekozen om breed te kijken naar waar nieuwe woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In het MER wordt beschreven dat de verkeersintensiteit aan de Einsteindreef verder toeneemt. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen.Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen. - We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen. **2. Groen** Hoofdgroenstructuur. Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef,Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen). De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting. De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur? Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoorndreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt? *Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:* Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden.	verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken en om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. Wanneer er een concreet initiatief wordt opgestart om op deze locatie woningen toe te voegen kan in die fase ook nog gekeken worden hoe de woningen zo ontworpen kunnen worden dat de gezondheid hier zo veel mogelijk beschermd wordt. **Woningbouw bedrijventerrein** In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt ervoor gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorkomen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 streeft een aantrekkelijke levendige rand na aan de Franciscusdreef. Maar ook hier wordt wonen niet toegestaan. **Participatie en verdichting** In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bouw niet in de hoofdgroenstructuur **Buurtgroen** We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd? **Groenberekening** De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden. Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen? In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft. **Groencompensatie** U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie? **Transformeren in het groen** Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk	we in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 niet worden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is bij verdere uitwerking van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Over het geheel krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Hart van de wijk** Veel bewoners ervaren de Einsteindreef als een barrière. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht stellen we voor om de Einsteindreef waar dat kan te versmallen en stellen we voor om betere oversteekplekken te realiseren. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. We delen de genoemde uitgangspunten van concentratie (van voorzieningen) en beloopbaarheid. Voor wat betreft het risico dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan landen geldt dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 een globale hoofdlijn schetst die bij verdere uitwerking nader onderbouwd zal moeten worden. In de directe omgeving van centrumgebied Overvecht delen we de mening dat hier geen overmatige concurrentie moet ontstaan, omdat dat afbreuk doet aan het geheel. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad. Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Aanvullend op de winkelcentra zijn er voorzieningenclusters met voorzieningen als sport, zorg, onderwijs (hier is geen nieuwe detailhandel mogelijk). Het beschreven kannibalisme voorkomen we door genoemde uitgangspunten vast te leggen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040, vervolgens over te nemen met bouw- en gebruiksregels in omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen dienen als basis voor het verstrekken van vergunningen voor nieuwe functies of aangepaste bebouwing. Voor de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in deelplannen doorlopen we het Utrechts Plan Proces,

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerpomgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone. *Het is zeer wenselijk aan de definitie van "transformeren in het groen" toe te voegen:* "In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk. **Binnenhoven in rode en oranje zones** We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte. De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden. Op een aantal plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn. *Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:* "In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de	waarbij belanghebbenden worden betrokken. Bovendien monitoren we de bevolkingsgroei en de behoefte aan bijbehorende voorzieningen. Met betrekking tot het voorzieningencluster aan de Gangesdreef het volgende: de roze vlek "voorzieningencluster" was te groot ingetekend. Ook waren er wellicht te veel concrete roze vlekken getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Bovendien maken we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters (waar geen extra detailhandel wordt toegestaan). **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. **Overig**

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin.” Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart.	De tekst op de buurtkaart van de Donaudreef m.b.t. de 1.000 woningen klopt inderdaad niet. We passen de tekst aan.
	3. Verdichting **Carnegiedreef** Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef “geknepen” wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan. Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen. Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen. Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners. Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt. Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukte het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit	**4. Participatie** **Participatie** We herkennen ons niet in het statement dat de gemeente en Posad Maxwan anderhalf jaar achter gesloten deuren aan de ontwerp omgevingsvisie hebben gewerkt. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden en zijn er daarnaast nog diverse gesprekken met het wijkplatform en bewonersplatform gevoerd, zowel op proces als op inhoudelijk niveau. Het klopt dat sommige adviezen niet zijn meegenomen en dat andere keuzes en afwegingen zijn gemaakt. - NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep is per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. - Visiedenkers na fase 1 van start; de afweging is hierbij gemaakt dat het eerste moment van participatie ook tegelijkertijd een uitnodiging was om deel te nemen aan de visiedenkers, en dat visiedenkers door de eerste bijeenkomsten en informatie zich al goed konden inlezen in de omgevingsvisie (een soort 'aanlooptijd'). Op deze manier wilden we het aantal visiedenkers vergroten. Op basis van de inschrijvingen naar aanleiding van de eerste bijeenkomsten kunnen we constateren dat dat ook gelukt is. - Visiedenkers betrokken bij opstellen indicatoren MER: Wij hebben ervoor gekozen om de visiedenkersbijeenkomsten in te zetten om samen inhoudelijke denkrichtingen voor Overvecht te bespreken. Op deze manier kan de waardevolle kennis en ervaring van de visiedenkers over de wijk Overvecht optimaal worden benut voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. De bespreking van de NRD, een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn. *Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.* **i.Woningbouw bedrijventerrein** De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten. Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is. Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is. Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit. Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is. Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein.	technisch document dat de kaders en diepgang van het milieueffectrapport (MER) vastlegt, hebben we bewust niet in de volle agenda van deze bijeenkomsten opgenomen. Wel is de NRD bij de start van de periode van de ter inzage legging (op 27 juli) naar het NAAM toegestuurd om onder de aandacht te brengen en de mogelijkheid te geven om een zienswijze op de NRD in te dienen. - Afwegingskader: In het geval van een allesomvattende visie zoals de omgevingsvisie Overvecht worden stedenbouwkundige, landschappelijke mobiliteitsaspecten, sociale en financiële aspecten vanuit een holistisch perspectief worden bezien. Een afwegingskader is daardoor minder zinvol. Daarnaast is een afwegingskader minder zinvol omdat de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie de basis zijn voor de uitwerking van de omgevingsvisie. - Dilemma's en kansen: deze zijn in de voorbereiding (fase 0) al voorbereid, en zijn in fase 1 ook voorgelegd aan Overvechters (op de panelen, in de online enquête). Op basis van gesprekken met o.a. het NAAM zijn deze dilemma's en kansen benoemd. Helaas heeft er door omstandigheden (gewijzigde planning, voortschrijdend inzicht, lopend onderzoek) geen apart overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. - Belemmeringen zijn niet specifiek als belemmering benoemd, maar wel in diverse gesprekken aan de orde gekomen. Met name als argumenten om bepaalde afwegingen en keuzes voor te leggen. - Adviseren bij wijkberichten en enquêtes: wij waarderen dit aanbod en hebben hier ook zoveel mogelijk gebruik van gemaakt. Alle adviezen waren heel waardevol, en ook in te toekomst zouden we graag van jullie advies gebruik maken. - Participatie niveau: in de laatste versie van het participatieplan is per fase aangegeven welk participatieniveau gehanteerd werd. Ook (en vooral) werd er per fase omschreven hoe de participatie en besluitvorming eruit zag, waarmee het participatieniveau werd uitgelegd. - Einsteinkwartier: Omdat de voorstellen vanuit het Einsteinkwartier beter aansloten bij het proces van de omgevingsvisie dan bij het proces rondom het Masterplan centrum zijn de voorstellen van het Einsteinkwartier binnen het proces van de omgevingsvisie verder besproken waarna dit, zoals u ook aangeeft, heeft geleid tot periodiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein. **Participatie en verdichting** Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel. Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is. **Hart van de wijk** Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoorndreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg? De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein. Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/Carnegiedreef “Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen”. Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd? Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum.	overleg over het proces. In het najaar 2023 is samen met PosadMaxwan de omgevingsvisie verbonden met de suggesties voor het Einsteinkwartier. Dit heeft geleid tot het gelijkwaardig presenteren van varianten voor het Einsteinkwartier tijdens het participatieproces. - Uitleg keuzes MER variant 1 & 2: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Voor verdere onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. **Participatie bewoners algemeen** De participatie van de omgevingsvisie heeft veel inzicht gegeven in ideeën, meningen, zorgen en wensen van Overvechters. Dit vormde een belangrijke basis voor het maken van de omgevingsvisie. Het klopt dat de gemeente de (concept)keuzes en afwegingen heeft gemaakt, op basis van inzichten uit de participatie, maar ook op basis van bijvoorbeeld expertise en onderzoek. Soms heeft dit geleid tot andere keuzes dan uit de participatie naar voren komen. Dit stond in het participatieplan, en we hebben hier altijd transparant over gecommuniceerd. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Fijn om te horen dat jullie de visiebijeenkomsten goed georganiseerd vonden. - We hebben de ideeën en keuzes zo goed mogelijk op kaart proberen weer te geven. Echter is dit op sommige punten niet altijd even goed over gekomen. Dit is een leerpunt voor toekomstige projecten en aandachtspunt bij de uiteindelijke omgevingsvisie. - Bij het maken van de enquêtes hebben we gezocht naar een balans tussen een groot aantal factoren, zoals de manier van vragen stellen, informeren, hoeveelheid vragen, etc. Zodat deze voor een zo groot mogelijke groep geschikt was. Een moeilijke puzzel, juist omdat de omgevingsvisie over zoveel onderwerpen gaat en omdat Overvecht een wijk is met veel verschillende culturele achtergronden. We beseffen dat sommige Overvechters deze enquêtes nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl

Nr.	Reactie	Antwoord
	Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen. Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking? *We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.* **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde ‘stedelijke buurten’. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu. De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk	andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Bij alle enquêtes is ruimte geweest voor toelichting en overige opmerkingen, soms wel bij een combinatie van vragen vanwege de opzet van de enquête. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opbrengst uit de participatie een redelijk beeld geeft van wat Overvechters vinden. - Aantal reacties: De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. - we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk in het kader van spoor ‘bij u’ was groter dan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie. Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid. Zie hiervoor ook onze brief d.d. 31 maart 2024 aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek. De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten? *Behoud de grondgebonden eensgezinswoningen* **Overig** Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat. **4. Participatie** **Participatie NAAM** Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau Posad Maxwan heeft echter anderhalf	diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor ‘bij ons’ organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang. Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv. - Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken. - Het moment dat de visiedenkers erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd. - Dat de visiedenkers niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek. - Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen. - De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest. - Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan. - Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes. - Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop. - Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen. - De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen. - Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces. Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afweegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is. **Participatie bewoners algemeen** Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd. Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen. Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd, wat daar de consequenties van zouden zijn. Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is. Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben. Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven. Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Andere opmerkingen met betrekking tot participatie Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter: - De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobiliteit (knips). - De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1e enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven. - Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag. - De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant. - De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders. - We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed. **4. Samenvattend** - Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. (kernteam) - Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid. (Dirk Iede_ - Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar. - Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur “raak”. (kernteam) - Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie. (Uli) - De term “Transformaties in het groen” behoeft verduidelijking (kernteam) - Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd (kernteam) - We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. (kernteam)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners. - We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein - We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht. - - Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.	
461	Wij vertegenwoordigen de 240 appartementen van de flatgebouwen Theemsdreef 262- 452, Naxosdreef 97-191 en Patmosdreef 2-192, hierna aangeduid als ThePatNax. Onze flatgebouwen zijn direct gelegen naast het Grootwinkelcentrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. Algemeen Wij en onze leden/bewoners van de appartementen zijn geschrokken door de omgevingsvisie Overvecht met een buitenproportionele verdichting met 5.000 woningen en 3.000 werkplekken. Deze groei is gebaseerd op de RSU 2040 met een mogelijke projectie naar Overvecht, waarbij een verdichting van een derde ten opzichte van de bestaande 16.000 woningen zijn weerslag vindt in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Groei die nooit onderwerp van enige participatie is geweest en een RSU 2040 die met een minimale meerderheid is aangenomen. Het ontwerp dat vooral gestuurd wordt door zelf vanuit de stad "verzonnen" aantallen, is niet alleen qua omvang een bedreiging voor Overvecht, maar ook de vorm met veel hoogbouw tot maar liefst 70 meter hoogte, de impact op de algemene voorzieningen, het milieu (ons groen), het verkeer/doorstroming en de leefbaarheid zijn zaken die wij niet als een positieve ontwikkeling zien voor Overvecht als geheel en voor onze directe leefomgeving in het bijzonder. Het stedenbouwkundig ontwerp van Overvecht is uniek in zijn tijd. Een wijk met relatief veel hoogbouw, met veel groen en een mooi uitzicht waardoor de	**Algemeen** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel en passen we zorgvuldig in. We koesteren bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw niet als bedreigend of opgesloten wordt ervaren. Hoogbouw waarbij de flatgebouwen in een kenmerkende U-vorm zijn geplaatst, zodat zonlicht vrij spel heeft vanuit het zuiden/zuidwesten en waarbinnen natuurlijke groene ruimten bestaan waarin mensen verblijven, elkaar ontmoeten en hun kinderen veilig kunnen spelen. Wellicht herkent u deze laatste zinsnede uit de omgevingsvisie? Wij zullen u verklappen dat er wel meer punten in de omgevingsvisie staan die als nieuw, mooier en beter worden bestempeld, terwijl dat gewoon het Overvecht van nu is. In de ontwerpvisie worden de open zijden van deze U-vormen aangegrepen als mogelijkheid om te verdichten, waardoor het open en vrije karakter verdwijnt en tevens het uitzicht van de mensen in de bestaande hoogbouw wordt belemmerd. Onze wijk wordt door zijn rivierdreven (Donau, Moldau, Marne, Moezel, Theems, Tigris, Nijl, Japura, Orinoco, Rio Branco, etc.) uit alle werelddelen op een goede manier voor al het verkeer ontsloten. Deze rivieren worden in de ontwerpvisie van dammen voorzien en veroorzaken een congestie waardoor deze niet meer stromen voor iedereen. Er zijn voorbeelden waarbij visie en praktijk uiteenlopen zoals bij de ’t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard die in de omgevingsvisie wordt doorgetrokken over de Marnixbrug naar de Einsteindreef. De stedenbouwkundige opzet van Overvecht kenmerkt zich binnen de rivieren door duidelijk afgebakende buurten die tezamen het fundament van de wijk vormen. De Operettebuurt met namen als Rubicon, Oberon en La Traviata worden omsloten door de Moezel, Marne en Ebro. De Griekse buurt met dreven als Patmos, Naxos, Samos, Kreta door de Marne, Moezel, Theems en grote namen als Zamenhof en Einstein. De Carnegiedreef is één van de groene aders door de wijk Overvecht met ruimtelijke kwaliteiten die in de omgevingsvisie moet wijken voor een HOV-baan geflankeerd door een hoogstedelijke verdichting. Een directe bedreiging en aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners van de naastgelegen 10-hoog flats, waarbij de van oorsprong open structuur van de kenmerkende U-vorm teniet wordt gedaan.	overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden met de karakteristieke hoven. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn nu aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. Dit is maatwerk. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De groene ader van de wijk de Carnegiedreef moet in de omgevingsvisie niet wijken voor een HOV-baan met hoogstedelijke bebouwing. De Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht blijven hier het groene karakter van de wijk ervaren. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt juist meer ruimte, en gaat functioneren als nieuwe nieuwe parkzone die Park de Gagel en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Aan deze centrale as is er ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken. Deze zullen voornamelijk geconcentreerd worden in het Overvecht Centrum en Stationsomgeving (55-60% van de totale verdichting van Overvecht). In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden aan de centrale as waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. De uitgangspunten voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een HOV-baan met daarnaast een hoge mate van verdichting gaat ten koste van een belangrijke ruimtelijke groene verkeersader. Bovendien bestaat er al een goed functionerend netwerk van buslijnen over de rivieren door de wijk waar een HOV-baan aangevuld met shuttlebusjes niet aan kan tippen. De ontwerpvisie Overvecht bestaat uit een veelheid van aannames, verwachtingen en afhankelijkheden die niet los van elkaar kunnen worden gezien en die voortkomen uit de opgelegde aantallen woningen en werkplekken. Deze aantallen staan als een paal boven water, maar worden in de participatie vaak weggewuifd in de trant van “nee hoor, de aantallen zijn niet leidend”. In de aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) zijn de volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toegevoegd: a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad; b. Groei in balans. Volgens ons wordt niet aan deze principes voldaan in de omgevingsvisie Overvecht. *Wij zijn van mening dat in zijn algemeenheid de ontwerpvisie Overvecht wordt gedreven door opgelegde groei van woningen en werkplekken. Hierdoor worden extra problemen in de wijk veroorzaakt op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit, algemene voorzieningen, sloop/nieuwbouw, milieu waardoor de kwaliteit en leefbaarheid van de wijk onder hoogspanning komt te staan enonomkeerbare stedenbouwkundige schade ontstaat. Bij opgelegde forse groei, is nooit sprake van groei in balans. Wij verzoeken u de groeidoelstelling voor Overvecht niet leidend te laten zijn, maar mogelijkheden voor wijkverbeteringen in zijn volle omvang als uitgangspunt te hanteren, zodat een organische groei van woningen en werkplekken kan plaatsvinden zonder onomkeerbare schade aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet.* ThePatNax en directe omgeving Wij zijn als VvE-bestuur en stuurgroep Verduurzaming inmiddels ruim 2 jaar bezig met een verregaand verduurzamingsonderzoek om onze flatgebouwen toekomstbestendig te maken. Wij willen een bijdrage leveren aan de energietransitie door van het gas af te gaan, onze gebouwen energetisch te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Het gaat om een grootschalige	kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". In deze rood-oranje gearceerde gebieden (waaronder Patmos-/Naxosdeef) spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Begeleidende bebouwing draagt bij aan aangename routes met ogen op straat. Door hoven meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), ontstaat er ook meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting ook tot een kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen, zoals bijvoorbeeld beoogd aan de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef. We erkennen het belang van groene ruimtes in Overvecht en streven ernaar om deze waar mogelijk te behouden en te integreren in onze plannen. De aanleg van een HOV-baan is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit binnen de wijk en met de rest van de stad. Echter, we zijn ons bewust van de noodzaak om hierbij een balans te vinden tussen infrastructuur en groenvoorziening. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we ervoor zorgen dat de groene verkeersaders zo veel mogelijk worden beschermd en geïntegreerd worden in het ontwerp. Het bestaande netwerk van buslijnen speelt inderdaad een cruciale rol in de mobiliteit van de wijk Overvecht. Het HOV-systeem is bedoeld als een aanvulling op dit netwerk, met als doel snellere en efficiëntere verbindingen te creëren voor langere afstanden. Het buurtgerichte OV speelt een rol in het fijnmazig ontsluiten van gebieden die niet direct langs de HOV-route liggen. Wij zullen bij de verdere

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak van de flatgebouwen met forse investeringen die zijn begroot op 23 miljoen euro. Er is onder onze leden de nodige onrust ontstaan over het eerder gepresenteerde toekomstplan Centrum Overvecht. We kregen veel vragen over wat dit zou betekenen voor onze gebouwen, bijvoorbeeld omdat woontorens van 50-70 meter op nog geen 50 meter afstand van onze flatgebouwen staan ingetekend. Bij sommige eigenaars is hierdoor twijfel ontstaan over de verduurzaming en de daarmee samenhangende investeringen. Daar is nu een golf aan onzekerheden bijgekomen door de omgevingsvisie Overvecht en het wijkbericht april 2024 voor Zamenhofdreef e.o. In voornoemd wijkbericht staan onze flatgebouwen in een roodgekleurd gebied wat staat voor hoogstedelijke gebieden. Namens de ThePatNax zijn vragen gesteld op een bijeenkomst op 9 november 2023 op locatie Younity. Aldaar was een afbeelding te zien waarop onze flatgebouwen roodgekleurd waren aangegeven. De gespreksleider dacht nota bene dat het gebouwen van een woningbouwcorporatie betrof! Wij hebben toen aangegeven dat het privébezit betreft. Hetzelfde geldt voor de garages die als toekomstige ”actieve plinten” werden bestempeld. Wij hebben toen nadrukkelijk gevraagd die rode kleur in toekomstige afbeeldingen te verwijderen. U kunt zich onze verontwaardiging voorstellen toen wij het wijkbericht onder ogen kregen waarin de flatgebouwen nog steeds rood staan ingekleurd. In de toelichting staat onder punt 4. in het gebied van onze gebouwen dat er ruimte is voor hoogstedelijke bebouwing met woningen, werkplekken en voorzieningen. Leden van onze VvE’s (mede-eigenaren) hebben onder meer de volgende vragen aan ons gesteld: 1. kunnen onze flatgebouwen worden gesloopt voor nieuwbouw? 2. kunnen de drive-in woningen aan de Zamenhofdreef worden gesloopt voor hoogbouw? 3. kan er in de binnentuinen worden gebouwd? Op de eerste 2 vragen hebben wij geantwoord dat het slopen van onze flatgebouwen en de drive-in woningen nooit zonder instemming van de	planning en uitvoering van het HOV-systeem nauw samenwerken met de huidige vervoerbedrijven en de provincie Utrecht om een goede balans te vinden tussen de HOV-lijnen en het buurtgerichte OV. De ontwerpvisie Overvecht is gebaseerd op uitgebreide analyses en onderzoeken. We erkennen dat er veel aannames en verwachtingen aan de visie ten grondslag liggen, en dat deze in onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Het aantal woningen en werkplekken dat gepland staat, is inderdaad een belangrijke factor in de ontwikkeling van de wijk. Deze aantallen zijn gebaseerd op de behoefte aan woon- en werkruimte binnen de stad Utrecht. Hoewel deze aantallen leidend zijn, streven we ernaar om samen met bewoners en belanghebbenden een evenwichtige en haalbare visie te realiseren. Uw opmerkingen hierover nemen we ter harte. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Tegelijkertijd zien we ook veel mensen op zoek naar een nieuwe woning. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Dat hebben we verder uitgewerkt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. **ThePatNax en directe omgeving** Indien initiatiefnemers en eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan is het niet uitgesloten dat de gemeente regie neemt voor de verdere planvorming. Als de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond kan uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigenaren kan plaatsvinden. In de toelichting op de buurtkaart van het wijkbericht april 2024 staat namelijk: *Wij verzoeken u onomwonden aan ons te bevestigen dat indien voor sloop/nieuwbouw bij een plan of initiatief geen overeenstemming met eigenaren wordt bereikt, nooit zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.* Op vraag 3 hebben wij geantwoord dat ondanks de roodgekleurde zone wij het ons niet kunnen voorstellen dat er in de openbare binnentuinen gebouwd gaat worden. Deze binnentuinen zijn recentelijk na 60 jaar vanuit het project Groene Lint aangepakt met een kwalitatieve verbetering van het groen en met speelfaciliteiten. Per saldo is er meer groen bijgekomen door delen van het trottoir en enkele parkeerplaatsen te verwijderen. *Wij willen bevestiging dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd.* Ons woongebied langs de Zamenhofdreef, tegenover het winkelcentrum Overvecht, is stedelijk bebouwd met een 6-tal flatgebouwen van elk 9 verdiepingen (8 woonlagen). In dit gebied is al sprake van een hoge woningdichtheid van afgerond 107 woningen per hectare, inclusief de gezamenlijke openbare binnentuinen. In het Centrumplan Overvecht komen de plannen op ca. 230 woningen per hectare en worden de groennormen niet gehaald. De openbare binnentuinen bij onze flatgebouwen en Park de Watertoren leveren een bijdrage aan de anders onhaalbare groennormen in het Centrumplan Overvecht. Overwegende dat er al sprake is van een hoge woningdichtheid in het gebied van ThePatNax en dat het wenselijk is dat de openbare binnentuinen voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners in het Centrumplan Overvecht worden behouden, is de rode markering van het gebied niet reëel en ongewenst met het oog op de kwaliteit en leefbaarheid. *Wij zien het gebied waarin de ThePatNax is gelegen, gezien de aanwezige woningdichtheid en toekomstige uitbreiding van het naastgelegen Centrum Overvecht, als een gewone buurt waar gezocht kan worden naar*	Wij kunnen u deze bevestiging niet geven dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd. De rode hoogstedelijke gebieden hebben we in de aangepaste omgevingsvisie opgesplitst in rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. Dit gebied behoort tot de rood-oranje gebieden waar verdichting gewenst is. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen, waaronder de Zamenhofdreef als aantrekkelijke parkzone. Om de verdichting op een gezonde manier te doen 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. Hier valt ook het door u genoemde gebied in. Door te verdichten langs deze centrale as, kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Ïn dit kader nemen wij uw suggestie om het gebied te wijzigen naar het gele gebiedstype "Woonbuurten" niet over. Wel hebben we naar aanleiding van de participatie de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. Het door u genoemde gebied valt binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn hiervoor spelregels opgenomen voor type ontwikkeling, structuur, architectuur, programma, bouwhoogten en aangevuld met groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Wij zien hier wel verdichtingsmogelijkheden, waarbij ingespeeld kan worden op de bestaande ruimtelijke indeling met de hoven, maar dan in een meer stedelijke compacte vorm. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteringen, maar waar geen plek is voor extra hoogbouw. Gebied wijzigen naar gele kleur! Wij vernemen graag uw schriftelijke reactie op alle vragen/opmerkingen die cursief in blauw zijn afgedrukt.	onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Zo neemt bijvoorbeeld het groen toe in Centrum Overvecht, streven we ernaar dat het aandeel groen in de hoven ongeveer gelijk blijft. Er zal op plekken groen verdwijnen (bouwen in hoofdgroenstructuur), maar overall komt er veel groen bij in Overvecht (woonbuurten, parken versterkt groen raamwerk).
462	Hierbij willen wij graag een zienswijze indienen op het onderdeel Tigrisdreef e.o. van de Omgevingsvisie. Allereerst vinden wij de kaart van deze buurt zeer onduidelijk. Waar liggen onze woningen op het kaartje? Voor zover dit goed te detecteren valt op het kaartje, liggen onze woningen in een zone die als “Transformatie in het groen” wordt aangeduid. Aan de groenstrook langs de Klopvaart. Volgens pagina 176 van het MER rapport Is de Klopvaart een rijksmonument evenals de nabijgelegen Forten de Gagel en de Klop. Deze forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk onderdeel van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterlinie. Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle objecten, ensembles en gebieden staan niet op zich, maar zijn ingebed in hun omgeving en staan daarmee in wisselwerking. Deze wisselwerking onderkennen legt een basis voor een wederzijds positieve ontwikkeling en voorkomt ‘ongelukkige’ ingrepen die achteraf worden betreurd, maar moeilijk te herstellen zijn (zie de zienswijze van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, commissie Cultureel Erfgoed). In “Transformatie in het groen” kan volgens de definitie in de Omgevingsvisie gebouwd worden. Wij maken er bezwaar tegen wanneer de groenstrook t.o. de Aleppodreef en grenzend aan de Klopvaart, als mogelijk bouwgebied aangemerkt zou worden. Deze discussie is al eerder gevoerd tijdens de ontwikkeling van gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt.	De groenstrook tegenover de Aleppodreef is geen onderdeel van het gebied "Transformatie in het groen" maar maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de Klopvaart. De omgevingsvisie ziet deze groene en cultuurhistorische zone als te behouden kwaliteit. De omgevingsvisie maakt hier geen bebouwing mogelijk. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel het groen en buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen heeft de gemeenteraad ermee ingestemd dat op de groenlocatie Aleppodreef (dit gold ook voor de Papyrusdreef) geen extra woningen gebouwd gingen worden. Zie de bijlage d.d. 23 november 2009. Nu wordt aan de Omgevingsvisie gewerkt, maar onze argumenten tegen bebouwing zijn nog steeds dezelfde. En zelfs nog versterkt doordat in 2021 de Klopvaart tot Unesco Werelderfgoed uitgeroepen is. Wij missen in de ontwerp-omgevingsvisie een visie op het cultuurhistorisch erfgoed verder dan het behoud van rijksmonumenten. Wij zijn van mening dat het van belang is om de cultuurhistorische waarden vanuit hun wisselwerking met de omgeving en hun mogelijkheden voor een wederzijds positieve ontwikkeling te bezien. Ter toelichting: Onze woningen aan de Aleppodreef [redacted] zijn gelegen aan de groenstrook langs de Klopvaart. De overige woningen aan de Aleppodreef [redacted] vormen een buurtje 2 met 21 woningen, dat overloopt in de Seoeldreef. Die eindigt bij de Yokohamadreef, waar zo te zien ook de zone van “Transformatie in het groen” eindigt. Op de groenstrook tegenover de woningen Aleppodreef 1 t/m 13 staat geen bebouwing. Wij vinden de definitie van “Transformatie in het groen” nogal vaag, reden waarom wij deze bezwaarbrief schrijven. De groenkwaliteit is volgens die definitie laag door verrommeling van bebouwing, verharding hekwerken. Er worden kansen gezien om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Wij zijn van mening zijn dat deze definitie niet van toepassing is op de groenstrook t.o. Aleppo 1 t/m 13. De groenstrook ziet er prachtig uit, er staan bomen, langs de Klopvaart staan bomen. Kortom, een prachtig stukje natuur, dat bovendien tot het Unesco Werelderfgoed behoort, want liggend langs de Hollandsche Waterlinie. Ook is het een ecologische verbindingszone. Deze groenstrook is een belangrijk rustpunt in onze woonomgeving. Het gebied wordt veel gebruikt om te wandelen door omwonenden, die van de natuur genieten. Mensen ontmoeten er elkaar, waardoor het ook een sociale functie heeft. In deze omgeving met 10-hoog flats is het van groot belang dat bewoners een stukje buiten kunnen wandelen. Al is het alleen al om gezondheidsredenen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verder is het belangrijk dat dit stukje groen behouden blijft omdat er behoefte aan groen is in deze omgeving met 10-hoog flats. Belangrijk is dat een deel ervan hondenuitlaatplaats is, een functie die niet kan verdwijnen in verband met het welzijn van honden en hondenbezitters. Dit stukje groen langs de Klopvaart moet behouden blijven en mag niet bebouwd worden. Zeker omdat het grenst aan een Rijksmonument dat behoort tot Unesco Werelderfgoed en de Hollandsche Waterlinie en daarmee in wisselwerking staat.	
463	Hierbij delen we graag onze reactie op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Allereerst; wat een mooie visie! We kunnen ons grotendeels vinden in de plannen die er toekomstbestendig en fijn voor de wijk uitzien. Wel hebben we 2 grote zorgen die we bij dezen graag delen: **1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** Wij wonen zelf in deze straat en los van ons eigen prettige en rustige uitzicht dat verloren zal gaan door de HOV voor de deur zal de veiligheid en rust in de buurt met name voor ouders met jonge kinderen en ouderen sterk afnemen. Verder is een groot deel van het park incl. speeltuin, voetbalveld en schaatsbaan nu goed bereikbaar vanuit de wijk, wat niet het geval zal zijn met de HOV lijn er direct tussen. Daarom stellen we voor de HOV over bestaande grote wegen (Moezeldreef en Marnedreef) te laten lopen, wat tevens enorm veel extra kosten zal besparen. We waarderen de focus op groen in de plannen en denken dat het huidige Park de Watertoren groot genoeg is om uit 2 delen te laten bestaan, zoals nu het geval is. **2. Toegang tot de operabuurt** We kunnen ons erin vinden dat de auto een minder prominente plek in de stad moet hebben in de toekomst (lagere snelheden, meer drempels, etc.). Echter, als wij de plannen goed begrijpen dan blijft er per buurt maar 1 hoofdtoegangsweg voor auto's beschikbaar en dat lijkt ons a) niet veilig en b) niet toegankelijk voor de diversiteit aan inwoners die voor hun (essentiële) beroep vaak afhankelijk zijn van de auto/busje (vaak zonder de luxe om ook thuis te kunnen werken).	**1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** 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. 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 verplaats worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt. **2. Toegang tot de operabuurt** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We zouden het op prijs stellen als jullie bovenstaande mee kunnen nemen in jullie afwegingen. Vast hartelijk dank, en fijn ook dat we zoals we begrijpen geïnformeerd zullen blijven over de toekomstige stappen.	
464	Wat betekent Tuinvereniging “Ons Genot “voor mij? In 2001 ging ik mijn dochter ophalen bij een vriendinnetje waarvan de ouders een tuin hadden bij “Ons Genot”. Komend uit de binnenstad van Utrecht vond ik het inderdaad een genot. Wat een rust en ruimte. Wat veel prachtige bomen die rondom het complex lagen. Wat een mooi stukje natuur. Wat een diversiteit aan tuinen. Al snel daarna stonden wij op de wachtlijst en na anderhalf jaar werd ons wachten beloond. In de ruim 20 jaar is de betekenis van de tuin voor mij deels veranderd. Was het in eerste instantie een plek voor ons om onze gedachten te verzetten, plannen te maken voor een nieuw tuinontwerp, met kinderen en vrienden de vrije tijd door te brengen op deze bijzondere plek is het de laatste jaren daarnaast vooral ook een plek om samen met anderen van de vereniging iets moois neer te zetten. Bijvoorbeeld door samen met anderen dahlia’s op te kweken en die in een groots opgezette tentoonstelling in een weekend in augustus/september aan anderen te tonen. Veel mensen van buiten de vereniging kwamen dan ook op het complex, inclusief de toenmalige burgemeester van Utrecht, Jan van Zanen, die een groot liefhebber van dahlia’s was. Behalve dahliatentoonstellingen werd er ook elk jaar een lathyrus en een chrysantententoonstelling georganiseerd die ook elk op veel bezoekers van buiten de vereniging konden rekenen. Op dit moment zijn er geen grote tentoonstellingen meer, wellicht in de toekomst wel weer want de liefde voor dahlia’s is bij veel leden, ook nieuwe leden wel aanwezig. De laatste jaren richt mijn aandacht zich vooral op natuurlijk tuinieren en zet ik mij samen met anderen in om o.a. bio tuinaarde, veenvrije potgrond,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	organische mest en bijvoorbeeld wormenmest te verkopen in de tuinwinkel op ons complex. Bijzonder te merken dat ook mensen van buiten de vereniging “Ons Genot” weten te vinden op zaterdagmorgen wanneer de winkel open is. De biologische groenten die door een vrijwilliger worden gekweekt in de grote kas en als kleine plantjes op zaterdag worden verkocht spelen hier ook een belangrijke rol in! Er is op het tuincomplex veel kennis aanwezig op het gebied van natuurlijk tuinieren, het goed verzorgen van de bodem en het bodemleven. Ik doe daar zeker ook mijn voordeel mee en draag deze kennis ook weer over aan familie en vrienden buiten het complex. Het goed verzorgen van de tuin vertaalt zich tenslotte in een prachtig complex waar veel bijzondere insecten, reptielen (ringslang) ooievaars (al een aantal jaren een nest) bijzondere (inheemse) planten zich een plek hebben weten te veroveren. Ik moet er niet aan denken dat dit een grote grasmat wordt met witte lijnen, doelpalen en 24 paar voeten die hier over het gras denderen, aangemoedigd door enthousiaste fans. Wat een verarming! Liever zou ik zien dat het complex behouden blijft voor alle leden, de jonge gezinnen die net begonnen zijn op het complex en nog zoveel plannen hebben maar ook dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat nog veel meer mensen het tuincomplex gaan leren kennen. Dat we wandelaars wellicht kunnen inspireren door de grote diversiteit aan tuinen op ons mooie complex met al dat groen, net zoals dat met mij ruim 20 jaar geleden is gebeurd!	
465	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening en zorgen te delen over de omgevingsvisie Overvecht. Allereerst wil ik aangeven dat ik het initiatief van een omgevingsvisie voor de hele wijk een goed initiatief vind. Er is duidelijk een meerjarenplan voor de hele wijk opgesteld en die werkwijze vind ik goed. Echter ik heb ook meerdere bezwaren en zorgen rondom de plannen die er nu liggen.	Goed te horen dat u met veel plezier woont in Overvecht. In uw reactie komen zorgen aan bod over leefbaarheid, inwonerdichtheid, hoogstedelijke gebieden en behoud van de groene rustige binnenhoven, uitzicht, hittestress, bouwhoogten en de effecten ervan. En u geeft 3 voorwaarden aan waarmee u met wat extra bebouwing zou kunnen leven. Hierna zal elk aandachtspunt worden beantwoord:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerst volgen hier mijn opmerkingen over het gebied waar ikzelf woon: buurt Zambesidreef, gedeelte aan het begin van de Carnegiedreef: Zelf woon ik inmiddels 10 jaar met erg veel plezier en tevredenheid in de 10-hoog flat aan de Kwangodreef (de flat die aan de achterkant uitkijkt op het parkje van de Antilopedreef gelegen aan de Carnegiedreef). In de omgevingsvisie staat mijn flat en parkje samen met de parkjes en flats links en rechts van onze flat ingekleurd als rood, hoogstedelijk gebied waar extra woningen bijgebouwd kunnen worden. Nu ben ik niet perse tegen extra woningbouw. Ik snap heel goed dat er vanwege de woningnood extra woningen bijgebouwd moeten worden, ook in Overvecht. zelfs in het stukje waar ikzelf woon (dat gebeurt nu al bij de Ivoordreef). Maar ik maak me bij deze plannen wel zorgen over de leefbaarheid van de mensen die er nu al wonen en ook de mensen die erbij komen wonen. Als ik nu uit het raam van mijn tussenwoning kijk (dat is richting de Carnegiedreef), kijk ik naast de hele mooie, hoge bomen van het parkje uit op 5 andere 10-hoog flats. Wat ik daarmee wil aangeven is, dat dit deel van de wijk al heel erg dichtbevolkt is. Ik vraag me echt af waarom het de gemeente het een goed idee lijkt om dat heel erg dichtbevolkte gebied nog drukker te maken. De overlast die nu door bewoners wordt ervaren, komt vooral door dat er al erg veel mensen op een klein stukje grond wonen. In de plannen worden dit alleen nog maar meer mensen en ik denk dat de overlast daardoor ook echt alleen maar erger wordt en de leefbaarheid afneemt. Het kan er dan straks wel gelikter uitzien, maar het wordt echt nog drukker en dat geeft gewoon meer overlast. Bovendien vraag ik me af waarom de extra woningen gebouwd moeten worden op een plek waar het al zo dichtbevolkt is en niet op een plek waar de bevolkingsdichtheid minder is. Het voelt een beetje of ons deel van de wijk wordt opgeofferd om het in andere delen van de wijk leefbaarder te maken. Nu wordt het verkocht in deze omgevingsvisie als dat het een bruisend hoogstedelijk gebied wordt, maar als huidige bewoner ben ik daarvoor 10 jaar geleden niet op deze plek komen wonen. Als ik dat had gewild, was ik wel ergens anders gaan wonen. Ik woon nu in een fijne woonwijk en ik wil graag in een leefbare, fijne woonwijk blijven wonen. Bovendien maak ik me ook wel zorgen dat een verdere verstedelijking zorgt voor nog meer hitte in de zomer, want de hitte blijft nu al erg hangen tussen alle hoogbouw.	We streven er naar dat elke ruimtelijke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” 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 woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) Hoogstedelijke gebieden en groene binnenhoven Na aanleiding van de participatie en de zorgen over de groene hoven en hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bovendien geeft de legenda kleur rood ook aan dat er de mogelijkheid is voor sloop en nieuwbouw. Zoals eerder gezegd woon ik met heel veel plezier, al 10 jaar in mijn woning en ik zou het echt verschrikkelijk vinden als mijn flat gesloopt wordt voor nieuwbouw. Ik zou heel graag nog vele jaren in mijn huidige woning willen wonen. Ik weet dat niet alleen de gemeente hier uiteindelijk over gaat, maar mijn woningbouwcorporatie, echter ik wil het hier ook aangeven. Als er in ons stukje toch extra huizen bijgebouwd moeten worden (wat waarschijnlijk de realiteit is), dan zou ik er mee kunnen leven dat er aan de plint (de kant van het parkje aan de Carnegiedreef) extra hoogbouw gebouwd wordt, mist er aan de volgende 3 voorwaarden wordt voldaan: 1) De Carnegiedreef daadwerkelijk een groenstrook wordt met busbaan en geen weg meer is voor "normaal verkeer", zodat we niet én met extra huizen (en de overlast die daarvan komt) zitten én we ook de overlast houden van een drukke verkeersstraat die de Carnegiedreef nu is. Dus niet dubbel inleveren op onze woonomgeving. 2). Het parkje (grotendeels) behouden blijft inclusief de hoge bomen die er nu voor zorgen dat ik woonende op de 9e verdieping toch het idee heb dat ik in het groen woon, terwijl ik in zeer dichtbevolkt gebied woon. Het parkje is de gedeelde achtertuin voor de bijna 200 huishoudens die er direct aan wonen. Hier kunnen onze kinderen veilig spelen terwijl we vanuit de flat zicht op ze hebben. Zeker na de opknapbeurt van "Het Groene Lint" wordt het park intensief gebruikt door de bewoners die allemaal geen tuin hebben, maar alleen een balkon. Ook is dit de plek waar we tijdens hete zomers verkoeling vinden, als het in onze huizen erg warm wordt. Dit is het enige groen waar ik op uitkijk in mijn tussenwoning. Deze parkjes zijn dus heel erg belangrijk voor ons en voor mij is het een van de belangrijkste redenen dat ik er met veel plezier woon. 3). De nieuwe hoogbouw is niet massief 50 meter hoog. Als we als een soort van compensatie voor de nieuwe hoogbouw de groenstrook van de Carnegiedreef krijgen, dan is het ook wel prettig als we daar vanuit onze huizen iets van kunnen zien en niet alleen uitkijken op een muur van 50 meter hoog, die ook een groot deel van ons zonlicht tegenhoudt. Liever heb ik het zelf zo laag mogelijk, maar waarschijnlijk wordt de nieuwbouw aan de Carnegiedreef hoge hoogbouw. In dat geval zou een getrapte gevel wel erg prettig zijn.	aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Afhankelijk van de huidige situatie zal het groen ter plekke: - kunnen toenemen (Overvecht Centrum), - ongeveer gelijk blijven (bijvoorbeeld groene hoven) - afnemen (bouwen in de groene hoofdstructuur), wetende dat je in de hele wijk (buurten, groen raamwerk,…) veel meer groen gaat toevoegen. Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dan heb ik voor de Zambesidreef e.o. nog een paar meer algemene opmerkingen: * Voor het gedeelte van de buurt grenzend aan de Einsteindreef staan er veel veranderingen ingetekend of zijn al aan de gang (Ivoordreef, ZONOR gebied en in de omgevingsvisie het roodgekleurde gebied waarin ik dus woon). Ik ben als bewoner een beetje bang dat we de komende 15 jaar in een grote bouwput wonen en ik vraag me af of de gemeente daar ook rekening mee houdt. We hebben nu ook al geluids- en bouwoverlast van de grote renovatie van de flats aan de overkant van de Carnegiedreef en de werkzaamheden aan de Ivoordreef. Begrijp me goed, ik ben niet tegen renovatie of wijkverbetering, maar bij deze plannen lijkt het erop dat we jarenlang overlast hebben. Dus ik zou graag willen dat jullie daar ook oog voor hebben en rekening mee houden, zodat dit beperkt blijft. * Mijn huisartsenpraktijk Dokters op Dreef (voorheen huisartsenpraktijk Carnegiedreef) is gevestigd in het parkje van de Giraffedreef. Dit is een hele fijne huisartsenpraktijk en ik hoop dat de gemeente hen vervangende huisvesting dicht in de buurt beschikbaar stelt als ze vanwege de wijkverbeteringen uit hun huidige huisvesting weg moeten. Dan nu nog wat algemene opmerkingen: * In de plannen worden veel doorgaande wegen afgesloten. Ik maak me serieus zorgen over de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk. Vooral ook voor mensen die bijvoorbeeld voor het bezoek aan een zorgverlener van de ene buurt in Overvecht naar de andere moeten en die dit niet per fiets of lopend kunnen. Ik ben zelf helemaal voor de wijk minder auto georiënteerd maken, maar als al het autoverkeer dat van het ene deel van de wijk naar een ander deel van de wijk moet via de ringweg moet, dan houd ik echt mijn hart vast. Ik ben bang voor net zo'n verkeersopstopping die nu al regelmatig bij de Marnixstraat voor problemen zorgt. * Ik denk dat er in de wijk best een aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen om de wijk bijvoorbeeld groener te maken. Maar in deze wijk wonen veel mensen die onregelmatige diensten werken (vroege of late diensten in de zorg, vroege diensten bij PostNL). Als deze mensen (vooral vrouwen) in het donker ver moeten lopen naar hun geparkeerde auto, die ze nodig hebben omdat op hun werktijden het OV niet rijdt, dan kan dat zorgen voor een groot	de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht verandert. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt groene parkzone De Carnegiedreef-Zamenhofdreef transformeert naar een aantrekkelijke, bruikbare, groene, autovrije parkzone met een HOV-lijn. Fietsers en wandelaars krijgen hier ruimbaan. Dit en begeleidende bebouwing aan de Centrale as zorgt er voor dat de binnenhoven rustiger worden. De Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt levendiger en aangenamer met voorzieningen, wandelende, fietsende en recreërende mensen. De nota geeft richting, maar het is niet de bedoeling dat alles in één keer wordt uitgevoerd. We begrijpen uw zorgen goed; langdurige bouwoverlast kan een flinke impact hebben op uw leefomgeving. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie blijven we aandacht hebben voor een evenwichtige planning en zoeken naar manieren om de hinder voor omwonenden te beperken. Wij willen het voorzieningenniveau in Overvecht gelijk houden en waar mogelijk verbeteren. Mocht dit bij de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht aan de orde komen dat de huisartsenpraktijk aan de Giraffedreef daar niet kan blijven, dan wordt in nauwe samenwerking met eigenaar en huurders gezocht naar een geschikte alternatieve locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevoel van onveiligheid. Ik denk dat het belangrijk is dat de gemeente zich realiseert dat veel mensen in Overvecht geen 9 tot 17 kantoorbaan hebben en parkeren voor hun eigen flat dus geen extreme luxe is, maar noodzakelijk. * Ik zou graag zien dat er ook een goede en snelle busverbinding komt richting het USP. Er studeren ook veel in Overvecht wonende jongeren aan de universiteit en hogeschool. Voor corona was er tijdelijk een directe verbinding tijdens de ochtend- en avondspits. Het lijkt me wenselijk dat deze verbinding in de toekomst terugkeert. * Een van de kenmerkende dingen van Overvecht zijn de pierenbadjes die in de zomer altijd intensief gebruikt worden voor verkoeling door jonge kinderen. Ik zou het erg op prijs stellen dat deze behouden blijven, of in het geval van de Ivoordreef weer terugkomen. Na deze lange opsomming van zorgen en bezwaren wil ik tot slot meegeven dat ik veel dingen in de omgevingsvisie positief vind. Zo vind ik het bijvoorbeeld erg goed dat het gebied rondom het winkelcentrum Overvecht en het station Overvecht worden aangepakt en opgeknapt.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een snelle busverbinding richting Utrecht Centrum/ Centraal en richting Utrecht Oost/USP. De spetterbadjes blijven behouden, ze zijn inderdaad erg belangrijk voor verkoeling tijdens hete zomerdagen. Bij de Ivoordreef komen het pierenbadje terug in het gebied.
466	<u>Zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht (zie bijlage 2 voor de volledige zienswijze)</u> Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie. **1. Positionering** [redacted] is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht en het bewaken van het collectieve belang van al haar leden. Daarnaast heeft de [redacted] eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.	<u>Reactie op zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> *1. Laat betrekken* [redacted] is later betrokken geraakt bij het proces van de omgevingsvisie Overvecht. De wijkberichten zijn in eerste instantie gestuurd naar adressen binnen de wijk Overvecht, waardoor de eigenaren van het winkelcentrum met een adres buiten Overvecht tot onze spijt niet zijn bereikt. U bent betrokken vanaf de presentatie van de eerste versie van de omgevingsvisie Overvecht in oktober/november 2023. Daarna hebben wij ook een aantal keren apart gesproken met vertegenwoordigers van [redacted], zodat u uw zorgen duidelijk onder onze aandacht kon brengen. *4. De twee varianten - PlanMER* De reacties op het planMER zijn beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het planMER hieronder. *5.De twee varianten en het participatieproces*

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted]. Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld,zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk. **Zeer laat aangehaakt** Als eigenaren hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes 1 in 2023 géén uitnodigingen, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij van het team Masterplan Overvecht Centrum bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht. **Twee zienswijzen** In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een best of both worlds-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten. In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller. Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Zoals u ook aangeeft, blijkt bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij veel Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben alle meningen en belangen zo transparant mogelijk in beeld gebracht, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze* U geeft aan hoe opbrengst uit de participatie wel of niet is meegenomen in opeenvolgende fases. Het klopt dat de tussenproducten niet altijd één op één de opbrengst van de participatie weerspiegelen. De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *7/8/9. Reistijd, autobereikbaarheid en variant 1* Bij het maken van de (ontwerp) omgevingsvisie en het masterplan Overvecht Centrum is ook gekeken naar het effect van ingrepen op de reistijd. Effecten specifiek voor Overvecht Centrum zijn ook met u besproken. Verder is ook, zoals ook door u benoemd, gezamenlijk opdracht gegeven voor een onderzoek naar de economische effecten en doen we op dit moment mee aan een breder onderzoek naar mobiliteit en bestedingen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de Reactienota omgevingsvisie Overvecht en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (paragraaf Veilig en verbonden). Met de verandering van een aantal knips tussen de buurten naar mogelijk locaties voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen. Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de Gebiedsopgave ('stuurdocument voor het Masterplan') voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd: 3.2 Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid: "De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto's." Eind 2022 is de Ruimtelijke Basisstructuur tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is 'Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)'. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: "Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt; het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto. Maar veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied." Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de lokale autoverbindingen (rood pijltje in de legenda) hier het uitgangspunt zijn!	aanvullende maatregelen wordt het met name voor bewoners mogelijk om toch een kortere route te kiezen in plaats van om de wijk heen. Ook hebben buurten hiermee meer dan één in-/uitgang. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de verdieping van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Juist ook voor kortere verplaatsingen zien we door het investeren in goede alternatieven voor de auto ook veel kansen voor een verschuiving van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. *10. Omgevingsvisie Overvecht deel B* Uitvoeringsstrategie De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht worden deze knips echter niet langer vastgelegd en zijn ze ook niet noodzakelijk gekoppeld aan de vervanging van de riolering. Omdat we de openbare ruimte in één keer goed willen aanleggen, volgen we bij herinrichtingen wel de planning van de rioleringsvervangingsopgave. Deze planning is echter nog niet vastgelegd. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht bieden we inzicht in de fasering van de verschillende ontwikkelingen. Dit inzicht is niet bedoeld om exacte jaartallen te bepalen per ontwikkeling, maar om de onderlinge afhankelijkheden en prioriteiten te beschrijven. In de aanvulling MER is het onderscheid tussen de alternatieven 1 en 2 verder beschreven. *Onderbouwing mobiliteit*

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer. Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. 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. (citaat PlanMER) Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. 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 gebruik van de bestaande verkeerstructuur. (citaat PlanMER) **4. De twee varianten - PlanMER** Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor Variant 1 allerminst een logische keuze is. Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou Variant 2 óók beter scoren op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot.	Vanwege de gewijzigde inzichten met betrekking tot de knips, is dit hoofdstuk gedeelte herschreven. Zie ook 7/8/9 hierboven. *Relatie knips – NRU* In de genoemde NRU-studie die nu wordt uitgevoerd, wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten van de maatregelen uit de omgevingsvisie Overvecht. Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. *Ontwikkelrichting woonsamenstelling Zamenhofdreef e.o.* Het percentage sociale huur in Zamenhofdreef is op dit moment 22%. Dat is een stuk lager dan gemiddeld in Overvecht en dan het stedelijk gewenste gemiddelde van 35%. Bij het toevoegen van woningen in het centrum vinden we het daarom belangrijk dat dit percentage groeit. *11.* De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. *Relatie NRU – Variant 1* Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. De gekozen aanpak met monitoring en mogelijk aanvullende maatregelen biedt flexibiliteit om maatregelen later te bepalen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing. Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER. **5. De twee varianten en het participatieproces** Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd. Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel: • dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel • dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk. Maar bij het deelaspect ‘Veilig en verbonden’ komt een duidelijk beeld naar voren: dat men enerzijds zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men anderzijds het behoud wil van de autoverbindingen tussen buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto’s ontsloten blijven. Er is in (grote) meerderheid negatief response gegeven op de suggestie om allerlei ‘knips’ in het autonetwerk te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur 2 voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips. Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door	*Detailhandel op bedrijventerrein* “Wij delen uw stelling dat in de “gemengde zone” langs de Franciscusdreef geen reguliere detailhandel moet worden toegevoegd, omdat dit ongewenste effecten kan hebben op het functioneren van Shopping Center Overvecht en de buurtwinkelcentra in Overvecht. De Omgevingsvisie Overvecht heeft niet de insteek om extra detailhandel in de gemengde zone mogelijk te maken, dus uw zorg daarover delen wij niet. De vergunde reguliere detailhandel, zoals de Jumbo, mag hier wel gevestigd blijven. De genoemde branchebeperking is in het geldende Omgevingsplan vastgelegd en wordt ook als zodanig behouden, waardoor in die gemengde zone alleen perifere detailhandel mogelijk is plus vergunde reguliere detailhandel, maar geen extra reguliere detailhandel. De tekstpassages nemen we niet over, omdat de beperkende regels uit het Omgevingsplan afdoende zijn en op die plek de juiste nuances hierover zijn aangebracht. Door dit geheel of gedeeltelijk te herhalen in de omgevingsvisie vrezen we eerder verwarring dan verheldering.” *Best of both worlds-Variant 3* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. <u>Reactie op zienswijze op planMER</u> *Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van Variant 2. Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober ’23. Er wordt zeer positief gereageerd op deze tekst: “Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto’s en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.” Maar er wordt overwegend negatief gereageerd op deze tekst: “Met de auto kun je de buurt <naam buurt> alleen via de <naam dreef> in- en uitrijden.” Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt hoe een vraag gesteld wordt, wat er wordt gecombineerd in een vraagstelling, en dus welke conclusie je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of ‘ophaalrondes’. Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: “Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder ‘verbeteren van de verkeersveiligheid’). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.” Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: voor wie is de gemeente? Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om ‘het vinkje te kunnen zetten’ op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).	De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling.

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is ‘opgehaald’ en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de onnavolgbaarheid van de keuze om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1. Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt. Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de ‘Onderbouwing’ (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen. Dus waar kan de raad dan nog ‘afgewogen keuzes’ over maken? Fase 1. In Fase 1 zijn veel waarden en deeloplossingen aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers. Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn veel reacties, suggesties en nuances gegeven die niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden. Fase 3. In deze fase is een ’50-70%-versie’ van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is gebracht als een resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.	*Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de ‘opbrengst’ van bovenstaande fasen. **7. Het effect op reistijd – voor bewoners** Noch in het PlanMER, noch in de ‘Onderbouwing’ (Deel B) is onderzoek gedaan naar het effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd om als wijkbewoner met de auto bij verschillende wijk- en buurtvoorzieningen te kunnen komen. In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker): “Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU 3 om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef 4 en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger 5. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.” De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De ‘enkele’ minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een ‘boodschappenmoment’ (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend: • Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU. • Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan	gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven. *Best of both worlds* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat. • Op blad 8 een special: ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut. • Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU 6 of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard). Tenslotte: er is geen onderzoek gedaan (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de ‘onderbouwing’) ofde énige in- en uitgang per buurt (de ‘inprikker’ in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt. **8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht** **Belang van autobereikbaarheid** Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale modal split. Huidig beeld SC Overvecht modal split Het belang van omzet uit ‘het eigen Utrecht‘ is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kangekeken worden in het koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl. Totale bestedingen. Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar€ 92 miljoen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, het aandeel 'van buiten Utrecht' in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%. Andersom is de binding (de omzet uit het 'eigen' verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. In de sector dagelijkse bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online. Bezoekkenmerken: vervoermiddel Het aandeel van het aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%. Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV. Bezoekkenmerken: bezoekmotief Wanneer we kijken naar het motief om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: het dichtst bij huis gelegen. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken. Bezoekkenmerken: waardering	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er vier aspecten waar SC Overvecht een ‘goed’ op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur. Toch nader onderzoek Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fietsof met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de rol zal kunnen waarmaken die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt. Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips. Er is een opdracht gegeven aan bureau BRO i.s.m. Movares. Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn nog niet afgerond. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen. Op basis van het KSO blijkt dat boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod. In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type	

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht. Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de ‘knips’ op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. De oplopende reistijden spreken voor zich. Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de extra reistijden per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht “enkele minuten” zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing. De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken? Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt. Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft bovenstaande kaart wel een eerste gevoel. En dat gevoel is niet goed. **9. Het effect van een keuze voor 'Variant 1' op het Masterplan Overvecht Centrum** Als eigenaren van een groot stadsdeelcentrum, dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij, tezamen met onze huurders – de ondernemers – ons voor gesteld zien: • De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de 'eigen wijk' steeds belangrijker. • ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen. De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale modal split. De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg. De kans is groot dat daardoor de basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt. Wij zouden dit zeer betreuren. **10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'** Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd. --> Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? --> Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? --> En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU? • P.12:: Hier staat: “Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips.” --> toevoegen: “waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.” • P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: “koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU”. --> deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips! • P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER! • Hele rapport: Bij alle ‘Onderbouwingen’ (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten! • P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen ‘bedacht’ via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A). • P167/170: Diverse keren wordt de ‘buurtbinnenring’ van Variant 2 getypeerd als “meer asfalt door de wijken heen”. --> Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en framing! Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.” -->Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet? -->Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1! • P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk. -->Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant. • P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk --> Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1. • P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan. • P.185: Hier komt de aap uit de mouw! --> De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1. --> Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar! PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer. • P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling: --> Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. **11. Deel A, de concept Omgevingsvisie** Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan. -->De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties. • P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.” -->De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!! • P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart (p.28/29) alles in elkaar over. -->voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt. • P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-->Het is van groot belang dat de branchebeperking ‘perifere detailhandel’ goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4). • P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: “Hier bouwen wij geen woningen.” -->Toevoegen “en staan wij geen detailhandel toe.” • P50/51: In de legenda van de kaart staat ‘Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail’ -->Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt. • P.72: Bij toe te voegen woningen: --> In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor. • P.97: “De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen.” -->Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat tenprincipale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie. **12. Samenvattend** We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren'). Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE	

Nr.	Reactie	Antwoord
	varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van: (1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van (2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld. Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum. **Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een best of both worlds-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.** [redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet. <u>Zienswijze planMER</u> Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn. Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hiervoor genoemde randvoorwaarden en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten. **NRD en PlanMER** De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om: • **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen • het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geen weging toegepast Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2. • Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op ‘groen in het gebied’ dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag ‘de andere kant op geschreven’ kunnen worden: • P. 189: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 1 onder de parameter ‘structuur’ als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden. • P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2. • P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1. • P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien. **Energie** Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2). • De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.) Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen. **CO2-uitstoot**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207. • Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2. **Conclusie milieueffecten** Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal	

Nr.	Reactie	Antwoord
	effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn. **Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?** Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Subjectiviteit en vooringenomenheid Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3. • In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
467	Dank u wel voor het beantwoorden van mijn vragen over de verschillende gebieden van de concept omgevingsvisie Overvecht 2040. Ik ben me er van bewust dat er met veel inzet en moeite door vele medewerkers aan de concept omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven, maar de meeste wonen en/of werken hier niet. Het is fijn om aan de hand van deze visie inhoudelijk te kunnen reageren. **Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark	Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd.	(te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? • In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
468	Op pagina 49 staat het volgende: Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder ‘Ons Genot’ naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden gerealiseerd kunnen worden. Op pagina 58 staat het volgende te lezen (bij de kaart): Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt publiek toegankelijk. Beide kunnen niet tegelijk waar zijn. Als er voor het eerste wordt gekozen vervalt al direct de tweede optie. Wij willen ervoor pleiten om de eerste optie helemaal te laten vallen en alleen de tweede optie op te nemen in de omgevingsvisie. Een volkstuincomplex is niet iets wat je zomaar kunt verplaatsen. Het kost minimaal 10 jaar om een tuin vanuit het niets weer op te bouwen. Je verliest met de verplaatsing van het complex een groot stuk biodiversiteit dat in vele tientallen jaren is opgebouwd. Het feit dat er zoveel verschillende soorten tuinen zijn – van groentetuin en grasland tot bomenparadijs en bloemenpracht – maakt dat er op dit relatief kleine stukje grond een enorme soortenrijkdom is ontstaan. Dat gaat allemaal in een keer verloren en is niet zomaar ergens anders weer opgebouwd. Als je spreekt over de huidige stand van bomengrootte, -aantal en -kwaliteit dan spreek je over een veelvoud van 10 jaar. De vraag is ook nog waarom, als het niet mogelijk is om in het Noorderpark sportvelden te realiseren, het dan wel mogelijk zou zijn om Ons Genot daarheen te verplaatsen. Dat lijkt niet logisch. Volkstuincomplex Ons Genot bestaat uit een zeer diverse gemeenschap van mensen uit alle sociale lagen van de samenleving die samen verantwoordelijk zijn voor het reilen en zeilen van de vereniging. Er zijn nog maar weinig plekken waar je elkaar op die manier tegenkomt. En doordat je binnen de vereniging gestimuleerd wordt om actief als vrijwilliger aan de slag te gaan kom je elkaar ook echt tegen. De vraag is of dit zo zal blijven bestaan als het complex verplaatst wordt. Ons Genot is dagelijks publiek toegankelijk. Met uitzondering van de wintermaanden staat het hek iedere dag open tot 20:00 uur en kan eenieder het terrein betreden. Deze functie zou versterkt kunnen worden door een tweede ingang te maken aan de noordkant en de avondopening te verlengen.	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zouden op het terrein verschillende recreatieve en educatieve functies kunnen worden versterkt (speeltuin, bankjes om te zitten, educatieve tuinen, bordjes met uitleg over planten en bomen) waardoor het aantrekkelijker wordt om er te recreëren. Wij vragen dan ook om in de omgevingsvisie Ons Genot op te nemen op de huidige locatie en de recreatieve functie daarvan te versterken en af te zien van de mogelijkheid om Ons Genot te verplaatsen.	
469	De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van NAAM Overvecht en NAAM Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten. Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren.	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen. We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Niet alles is daarom precies te berekenen, maar effecten van ingrepen zijn wel duidelijk. Bij toekomstige uitwerking is verder onderzoek nodig. Juist omdat alles niet exact is doorgerekend en bepaald is er ruimte voor een nadere invulling. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1-3. Dank voor uw positieve reactie met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. **B. Wat missen we?** 4. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze. In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven: Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stallen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte. 2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk. 3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten). **B. Wat missen we?** 4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing	5. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. 6. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. - Bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, niet altijd via de kortste route. We hanteren hierbij geen harde normen over reistijden en kilometers. Met de groei van de stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken van de alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. - In de omgevingsvisie stellen we voor Overvecht twee type OV-lijnen voor. De komende tijd werken we dit samen met de OV partijen (OV-alliantie) verder uit. - We kiezen voor een goed en fijnmazig loop en fietsnetwerk. Dit netwerk is onder andere samen met de werkgroep verkeer en de fietsersbond bepaald. De uitwerking gebeurt hierna in projecten. - Door onder andere de centrale HOV-as kunnen ook nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse komen. - Voor bevoorradingsverkeer gelden de hoofdroutes via Franciscusdreef en Einsteindreef zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** - Dat Overvecht Centrum omgeven is door verkeersbarrières kunnen we niet helemaal oplossen. Wel verminderen we de barrières aan de noordoost en zuidoostzijde (Zamenhofdreef autovrij). Bij de Einsteindreef zorgen we voor een betere oversteekbaarheid door het toevoegen van een kruispunt/oversteek ter hoogte van de Seinedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen. . Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuanceringen als dit nodig is om de beoordeling te duiden. 5. (Kernteam) De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar. . Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald. 6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan. ➢ Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe: • Ontwikkeling automobiliteit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto?	- De hoofdroute voor Overvecht Centrum is de Einsteindreef-Brailledreef. Verder routing binnen het gebied wordt/is uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum. - De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2 - voor en nadelen van verschillende maatregelen zijn met variant 1 en variant 2 onderzocht (zie onderbouwing mobiliteit De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 en de MER). Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen, vanuit mobiliteit sluiten deze keuzes het meeste aan bij variant 1. - De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2. 8. De omgevingsvisie beoogt het groen kwalitatief te versterken en parken zo aaneengesloten te laten zijn, met zo min mogelijk autowegen er doorheen. Ook beoogt de omgevingsvisie dat parken en groen beter toegankelijk worden voor bewoners en aantrekkelijke voorzieningen hebben. Bij uitwerking wordt hier concreter vorm aangegeven. De HOV baan is in de definitieve versie van de omgevingsvisie opgeschoven zodat de sport- en speelvoorziening vanuit de buurt veilig bereikbaar blijft. Niet bij alle loop en fietsroutes kan gezorgd worden voor direct zicht op de routes. Zeker bij routes door een groot park is dit niet haalbaar. Daarom bieden we een fijnmazig netwerk, zodat er bijvoorbeeld als het donker is alternatieven beschikbaar zijn. Bereikbaarheid van woningen is een voorwaarde die meegenomen wordt in de verdere uitwerking. We zetten in op goede OV- en fiets-/wandelverbindingen, waarmee voorzieningen goed bereikbaar blijven voor Overvechters en bezoekers van de wijk. Het realiseren van radialen is dusdanig kostbaar, dat we dat als onvoldoende realistisch inschatten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening? • Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers? • Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen? • Wat worden logische routes voor bevoorradingsverkeer van de winkelcentra? **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** Integraliteit De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten. ➢ De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières. ➢ De routes voor het bevoorradingsverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht.	De winkelcentra Gagelhof, De Klop en Overkapel, maken samen met Shopping Center Overvecht deel uit van de retailhoofdstructuur. Dit is vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze centra beschouwen we vanwege de aanwezige goedfunctionerende supermarkten als toekomstbestendige centra. Door de verwachte bevolkingsgroei hebben wij geen twijfels over de levensvatbaarheid van deze winkelcentra. We herkennen ons niet in de stelling dat het verzorgingsgebied kleiner zou worden. Wat een acceptabele afstand tot een parkeerhub is, hebben we niet vastgelegd in de omgevingsvisie. Sociale veiligheid van hubs en looproutes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Het onderzoeken van de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren voert te ver voor een omgevingsvisie. Deze aspecten komen aan de orde in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten. 9/10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het aantonen van overcapaciteit aan parkeren is zo opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. 11. Het is de bedoeling dat de volledige buurten (dus ook de buurtinprikkers) 15-30 km/u worden. In Overvecht blijven alleen de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Brailledreef 50 km/u. 12. De (H)OV routes door de parken worden in een volgende fase uitgewerkt/ontworpen. Wanneer dit niet veilig kan, is het verlagen van de snelheid een optie. 13. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is bij het nemen van maatregelen een randvoorwaarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	➢ Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart. ➢ Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). ➢ Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips. Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen. 8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt. • De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan	14. De precieze inrichting van de Rio Brancodreef en het genoemde kruispunt wordt in de toekomst uitgewerkt. Er moet dan onder andere ook gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheid van een busbaan. 15. De geluidsbelasting op de Rio Brancodreef is inderdaad een aandachtspunt. Binnen de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te laten zijn. 16. Versmallen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef naar 2x1 is de wens, dit zal echter op korte termijn niet haalbaar zijn. Versmallen is in de uitvoeringsstrategie (de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040) opgenomen in de periode 2030-2035. Er zal dan gekeken worden of en waar versmallen mogelijk is. Het kruispunt Carnegiedreef-Einsteindreef wordt voor (H)OV (en langzaam verkeer) fors verbeterd, doordat hier geen afslaand gewoon autoverkeer meer rijdt. Verder kan OV prioriteit krijgen in de verkeerslichtenregeling. Voor de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voegen we in ieder geval ter hoogte van de Seinedreef een kruising/oversteek toe. Met de omgevingsvisie zetten we zwaar in op het voorgestelde OV systeem waarbij er centraal door de wijk een HOV route komt in combinatie met het buurtgerichte OV. 18. Er is grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de OV-partijen. Het voorgestelde OV-systeem is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. 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.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving. • Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid 's avonds en 's nachts. • Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken. • Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht. • Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt. • Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt? ➢ Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek. ➢ Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartimenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan. ➢ Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd. 9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt.	19. We stellen andere inrichtingseisen voor OV dan voor bevoorradingsverkeer. OV willen we over het algemeen voldoende breedte geven zodat ze niet op tegemoetkomend verkeer hoeven te wachten, terwijl voor bevoorradingsverkeer even wachten en gebruikmaken van de volledige rijbaanbreedte in krappere situatie vaak goed mogelijk is. Bij herinrichtingsprojecten wordt dit uitgewerkt en wordt onder andere ook rekening gehouden met bevoorradingsverkeer. Ten aanzien van routes voor bevoorradingsverkeer volgen we de hoofdroutes uit het Mobiliteitsplan 2040 (Franciscusdreef en Einsteindreef). 20. - Op de kaart is inderdaad ook een alternatief zichtbaar als 'Doorgaande Fiets en wandelroute' die via de Gambiadreef en Rio Negrodreef loopt. - Het fietsnetwerk is in nauw overleg met de werkgroep verkeer en de fietsersbond opgesteld. Mede vanwege sociale veiligheid (oa dag/nacht en groen) is er gekozen voor een relatief fijnmazig netwerk van doorgaande fiets en wandelroutes, zodat de gebruiker verschillende opties heeft. - De OV route is in de omgevingsvisie verder van de bebouwing gelegd. - De ontbrekende schakels zijn al in beeld. In de omgevingsvisie worden een aantal ontbrekende schakels genoemd. O.a. de verbinding over de Einsteindreef. 21. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. De hoofdrijroutes van de nood-&hulpdiensten in Overvecht vallen samen met de belangrijkste autoroutes en de Centrale as. Doordat de Centrale as grotendeels autovrij wordt, kunnen nood-&hulpdiensten deze as gebruiken via de busbaan waardoor bestemmingen snel kunnen worden bereikt. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. De suggestie met en verdiepte ligging van de Einsteindeef is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie, maar niet overgenomen in de omgevingsvisie. Na onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei. • In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de Scan varianten NRU met ARU is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld. • Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk. • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend): Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen: • Nu: 1,6 km en 5 minuten • Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten • Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten • Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten	is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barriérewerking. 23. De huidige politiepost staat ingetekend als bestaande bebouwing, van verhuizing is vooralsnog geen sprake. 24. Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. **E. Participatie** Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. Wij zijn van mening dat we tijdens alle participatiemomenten en de aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer open en transparant zijn geweest over op dat moment beschikbare informatie inclusief de stand van zaken van alle documenten zoals het MER. Deze gesprekken hebben wij ook als constructief ervaren. Wij vinden het jammer om achteraf te moeten vernemen dat het beeld van de werkgroep verkeer over de communicatie anders was. Ontbreken afstemming adviesgroep NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er wel degelijk afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep NRU is 14 maart 2024 per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding

Nr.	Reactie	Antwoord
	Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen: • Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten • Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten • Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten Een langzaam-verkeer oversteek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein. ➢ Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips. 10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt. • De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor. • Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp. <u>Veiligheid</u> 11. De buurten worden 15 of 30 km per uur. • In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je	van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. Wij zien de relaties op twee belangrijke onderdelen: 1. Verkeerskundige uitwisseling tussen Overvecht en NRU Door de omgevingsvisie zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder de NRU. We doen nu een aanvullende NRU-studie. Het verkeersbureau Goudappel, dat ook gerekend heeft aan de omgevingsvisie, voert deze studie voor ons uit. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Bij deze studie houden we rekening met de verkeersmaatregelen van de omgevingsvisie waaronder de knip op de Carnegiedreef. 2. Verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht De omgevingsvisie voegt een aantal extra fiets- en voetganger verbindingen toe tussen Overvecht en het Noorderpark. Namelijk ter hoogte van de Klopvaart en Sint Anthoniedijk. Onze conclusie is dat de drie NRU-varianten die nu in de raadsbrief deze verbindingen deels al realiseren. En onze conclusie is ook dat als de nieuwe verbinding (nu) niet onderdeel is van een aanpak NRU, de extra verbinding toch mogelijk blijft. De extra verbinding kan dan op een later moment worden toegevoegd. In genoemde mail is aan de leden van de adviesgroep het volgende gevraagd: Mochten jullie andere belangrijke relaties zien tussen de omgevingsvisie en de NRU, horen we dat heel graag. Tijdens de Adviesgroep Noordelijke Randweg Utrecht dd. 25 juni is verder uitgelegd hou de inhoudelijke samenhang tussen NRU en omgevingsvisie onderzocht gaat worden. Op 19 november a.s. worden/zijn de resultaten met de Adviesgroep NRU besproken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten. ➢ Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden. 12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig. ➢ Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur. Bereikbaarheid en leefbaarheid 13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt. 14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan. Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV? Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u. 15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km. 16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is. ➢ Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrrichting. 17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn. ➢ Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). 18.In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie. • Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdwinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht? • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening. • Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verschaling van het OV en dus de concurrentie met de auto. • De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: “*De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVas goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden.*” De aanname dat het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben. • Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen. ➢ Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is: • Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto. • Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen. • Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook 's avonds en in het weekend rijden. Netwerk en Weginrichting 19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradingsverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer. ➢ Geef aan waar de routes voor bevoorradingsverkeer (grotere voertuigen) komen. 20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd. • Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als 's avonds/ 's nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn. • Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg. • Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld? 21. '[De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken. - - Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het NAAM en NAAM Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat: o Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers. o Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd. Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg. ➢ Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven. 23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoorndreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel. ➢ Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef. **E. Participatie** 1. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie. 24. De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond. • Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9. • De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven. • Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden. De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.	
470	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
471	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegt aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrière? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en daarbij ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: 》 Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. 》 Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. 》 Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. 》 Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. 》 Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
472	Onderstaande eigenaren en bewoners zijn tegen het plan om de omgeving met de laagbouw eengezinswoningen te transformeren naar een stedelijk gebied met 10-hoog appartementen. Er zijn al teveel hoogbouw appartementen in Overvecht Noord. De eengezinswoningen zijn geliefd en voorzien in een woonbehoefte. Wij willen dat dit gebied in de Omgevingsvisie wordt gekenmerkt als woonbuurt (met geel).	De omgevingsvisie gaat uit van verdichten rondom de centrale as met de HOV knooppunten (zie aangepast hoofdstuk Overvecht 2040). Dit kan op verschillende manieren. Uw gebied was in een eerder concept omgevingsvisie rood, en is naar oranje gewijzigd. Oranje betekent dat we verdichtingskansen zien. Hiervoor zijn spelregels opgenomen in hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor de wenselijke ontwikkelingen voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Bij nieuwbouw is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen en zijn hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen

Nr.	Reactie	Antwoord
		mogelijk. Deze zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
473	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
474	It would be a shame to destroy the garden that 'Ons Genot' is. It is an archipelago of green and calm from the city, full of diversity in the insects, the animals, the plants, and the people. There is no other place like this one. To build another Ons Genot would take another 60 years, and there might be no protected species in a new location	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	Please consider not to destroy it to put concrete. Like you say on your own website, 'more people living and visiting Utrecht enjoy the green spaces that the city has to offer'.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
475	Bij deze wil ik de reactie en vragen van een van mijn buren graag onderschrijven, ik zal hem bij deze mail doen. Maar ik wil er ook een punt aan toe voegen: Ik maak bezwaar tegen de totaal overbodige plannen voor fietsbruggen over de Vecht, maar: Wat ik vooral erg vindt is dat er na het dodelijke ongeluk van een kind op de Vleutense weg, wel aanpassingen zijn gedaan maar dat de gemeente ook geen geld heeft voor een echt grondige renovatie. Dit tot enorm verdriet van de omwoners die telkens oversteken met angst en beven. En dan wordt er een stukje verderop totaal onnodig geld uitgegeven omdat mensen 3 min (!!!!) moeten omfietsen. Mijn vraag is of jullie het geld voor de bruggen over de vecht als je blieft willen investeren in de Velutense weg. Dan zorg je er echt voor dat de stad veiliger wordt ipv de mooie Vecht doorbreken voor een toch al veilige manier van kunnen fietsen. Daarnaast onderschrijf ik de volgende reactie en vragen: **Betreft:** Zienswijze Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Geacht college, Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie op alle door mij aangedragen punten.	
476	Op de plek waar op dit moment het Buurthuis Burezina staat zijn er nog al wat plannen gemaakt! Graag zou ik hier niet hoger dan drie hoog verdieping willen bouwen en vooral geen woningen. Wij als de bewoners die aan de overkant wonen willen graag een laagbouw buurthuis met een mooi moestuin buurt tuin willen behouden zoals op dit moment is!	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden.
477	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig, die meer dan voldoende functioneren. Er wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie. In een tijd waarin de gemeente Utrecht al het financieel zo moeilijk heeft (bron voorjaarsnota 2024) en er 32 miljoen moet worden bezuinigd lijkt het ons zeer ongepast om een complexe en niet noodzakelijk aanpassing te doen aan fiets infrastructuur. Een beetje extra fietsen is nog nooit iemand slechter geworden en het gaat om een paar honderd meter “om” Wij gaan ervanuit dat u de juiste beslissing zal nemen en de kostbesparing van het niet hoeven maken van een of twee tunnels in de leefbaarheid van de wijk(en) zal investeren en/of in de armoede bestrijding en of scholing.	
478	Graag reageer ik op de omgevingsvisie Overvecht waarbij de dreiging is dat tuindersvereniging Ons Genot met de grond gelijk gemaakt wordt. Ik ben het hier niet mee eens en ik ben van mening dat het voor zowel jullie, als gemeente, als voor mij, als bewoner en tuinder, beter is als deze vereniging blijft bestaan en zelfs gevierd en beschermd wordt. 1) Beweging en gezondheid: Aangezien onze locatie aan de 2e polderweg gezien wordt als mogelijkheid voor een sportveld, ga ik er maar even vanuit dat dit te maken heeft met de doelstellingen voor sport van de gemeente. Tuinieren is echter een veel gezondere wijze van beweging dan bijna elke andere sport, dit komt steeds vaker uit onderzoek. Helaas heb ik nu niet de tijd om deze direct aan u te linken, maar ik vertrouw op jullie kennis en kunde om dit te vinden :) Tuinieren is een vorm van bewegen waarbij het hele lichaam in beweging is: langdurige, veelvoudige beweging van een lichte tot middelzware intensiteit is zo ontzettend bevorderlijk voor ons lichaam! Zowel fysiek als mentaal-emotioneel. Daarbij blijkt zelfs dat met je handen in de aarde werken	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voordeel heeft dat je in contact komt met grond-gebonden bacteriën die hetzelfde effect hebben als antidepressiva. Tel daarbij op de frisse lucht, ontspanning van zijn in het groen en op zo'n korte fietsafstand even weg zijn uit de drukte van de stad.. het is zo fijn en zo gezond om daar te zijn! 2) (Toekomst)Doelen en geld: jullie hebben bij de gemeente veel afdelingen en veel doelen, maar vergroening, bijdragen aan biodiversiteit - zowel lokaal als in een breder landschap, gezondheid, voedsel, verbinden van verschillende groepen mensen uit de stad en recreatie... het lijstje is geloof ik zelfs nog langer, maar het mag duidelijk zijn: Ons Genot draagt bij aan al deze doelen. En wat nog meer is: de gemeente maakt elk jaar geld beschikbaar om deze doelen te bereiken - zoals geveltuintjes en Utrecht Natuurlijk. Super fijn. Maar wij betálen er zelfs voor! Dus het is toch juist in jullie voordeel om Ons Genot in stand te laten? Ik vind dat de gemeente veel meer mag doen om Ons Genot te steunen en behouden, laat staan dreigen met weg halen of verhuizen. Op Ons Genot zijn zo ontzettend veel verschillende planten en dieren te vinden. De 2e polderweg slaat ook een prachtige brug tussen het bredere, landelijke groen richting Oud-Zuilen en richting de dichtbebouwde kom van Overvecht en met name het industrieterrein. Het is echt dramatisch gesteld met de bestuivers en een heel aantal vogelsoorten bijvoorbeeld, maar het valt mij steeds zo op dat er op het tuinencomplex zo enorm veel solitaire bijen rondvliegen! En het wemelt er van de vlinders, vandaag zal ik in een uur tijd al 4 verschillende soorten langs mijn tuintje vliegen. Het helpt natuurlijk ook dat de mensen die onderdeel zijn van deze vereniging gemotiveerd zijn om zo natuurlijk mogelijk te tuinieren, zowel in de tuinen als in het algemeen groen. Zo zijn er ontzettend veel waardevolle inheemse waardplanten te vinden. Iets heel anders, even een geldstroompje in zicht brengen: Gemeente Utrecht geeft geld uit aan vergroening van de stad en het gebruik hiervan door de bewoners. Onder andere via de stadstuinen die beheerd worden Utrecht Natuurlijk, waar een geldstroom naar toe gaat in de vorm van subsidies (als ik het goed heb begrepen). Op een aantal van deze tuinen mag De Tuinders gebruik maken van de ruimte om lessen te geven in moestuinieren. Nu zijn er mensen bij Ons Genot die deze moestuinlessen hebben gevolgd, zich op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wachtlijst hebben gezet bij de tuindersvereniging en inmiddels een tuin hebben gekregen waarbij ze het geleerde in praktijk kunnen brengen. Als we dan even terugdenken aan die subsidie: daar doen we het toch voor? :) Ik vind dit soort dingen machtig mooi en wil u graag overtuigen om Ons Genot te behouden! 3) Déze locatie: Laat alstublieft Ons Genot bestaan op de 2e polderweg. Ik heb begrepen dat er gezegd is dat "het wel kan verhuizen", de polder in. Hier ben ik het niet mee eens. Om te beginnen, heel persoonlijk: ik zit in de ziektewet en het is voor mij HEEL belangrijk om een plek te hebben waar ik gemakkelijk naartoe kan, om in de tuin bezig te zijn en met mensen in contact te komen. Het is daarbij ook belangrijk voor mij dat er bepaalde voorzieningen zijn, zoals drinkwater, toilet en een kantine. Dit is de enige tuindersvereniging die op 10 minuten fietsen van mijn huis zit (vanuit de wijk Ondiep). Verhuizen zou voor mij betekenen dat het te ver van huis wordt. Ik heb die laagdrempeligheid nodig. Bovendien heb ik geen auto en zou ik ook niet op auto-afstand willen zijn. En ik kan me voorstellen dat ik met 35 jaar misschien niet heel representatief ben, maar ik heb vernomen dat dit voor een deel van de oudere leden en de gezinnen met heel jonge tuindertjes ook zo is. Er zijn al twee of drie andere tuindersverenigingen aan de noordkant van Utrecht, laat Ons Genot daarom maar aan de 2e polderweg aub! En daarbij nog iets ontzettend belangrijks aan deze locatie: de natuurwaarde! Bijvoorbeeld biodiversiteit, maar ook simpelweg de hoeveelheid aan (inheemse) planten, waaronder volwassen struiken en bomen. Het aanleggen van sportvelden waar Ons Genot nu ligt, zou betekenen dat jullie actief een heel belangrijk en mooi stuk natuur stuk maken. Er staan prachtige volwassen bomen, zelfs historische bomen! (Mijn tuin kijkt uit op de Seqouia, wouw!) Al deze planten hebben een intrinsieke waarde. Daarnaast hebben ze ook functie, zo vertoeven er tientallen verschillende soorten vogels en ook vleermuizen. Daarnaast zijn er kikkers, padden, eekhoorns, hazen/konijnen, verschillende soorten muizen, miljoenen vormen van bodemleven, etc. Dit is gegroeid in decennia. Verhuizen is geen alternatief want verhuizen van een tuin is ontzettend moeilijk - je moet helemaal opnieuw starten - en het is niet mogelijk om deze biodiversiteit mee te verhuizen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op het gebied van financiën en voedselzekerheid zijn we ook afhankelijk van deze locatie. Duizenden euro's worden er geïnvesteerd, elk jaar weer, in onze tuinen. Het mooie van deze vereniging is dat je mag kiezen wat voor soort tuin je aanlegt: een siertuin of een moestuin, of een beetje van allebei. Zowel de tuin zelf als de huisjes/kassen/schuurtjes kosten geld, in aanvulling op de contributie om de grond te huren. Ik zou bijvoorbeeld niet graag zien dat mijn tuin-buurvrouw, die jaren heeft gespaard voor een huisje op haar tuin, dit nu opeens kwijt is. Zelf heb ik ook flink geïnvesteerd in mijn tuin, en dan met name in de bodemkwaliteit. De gezondheid van het bodemleven en de kwaliteit van de grond en humuslaag is essentieel voor het verbouwen van goed voedsel op de korte én lange termijn. Het kost geld en een aantal jaren tijd om dit goed op te bouwen. Het vernietigen hiervan, door het opheffen van onze vereniging of door een gedwongen verhuizing, zet ons jaren terug in de tijd en honderden/duizenden euro's per persoon in de min. Ik ben van plan om jaren lang te kunnen genieten van mijn tuin, en daar een heleboel groenten op te verbouwen. Daar heb ik ook op gerekend, ik heb mijn geld van tevoren al uitgegeven aan het inrichten van mijn tuin in plaats van in de supermarkt. Kom dus alstublieft niet aan mijn voedselzekerheid. Een andere belangrijke reden, die ook samenvalt met de plek aan de 2e polderweg is: De mensen. Ik ben heel erg blij verrast door hoeveel contact en verbinding er is, zowel met mede-tuinders als met mensen uit de omgeving die binnenwandelen op het complex. De speeltuin wordt goed gebruikt door gezinnen die wandelen in de omgeving. Ik zie regelmatig hardlopers een extra rondje maken over het terrein en/of gebruikmaken van de kantine in Het Polderhuis. Mensen uit de buurt weten ook het tuinwinkeltje te vinden en ik hoor al leuke berichten over mogelijke workshops. Daarnaast vind ik het als tuinder heel leuk hoeveel contact ik heb met andere tuinders! Zo wissel ik tips en gereedschap uit met een vastgoedontwikkelaar, communiceer ik graag met een niet-Nederlandstalige familie die ook veel van de tuin eten, waarbij we met maar een paar woorden een heel eind komen (heel tof, de opa van het gezin heeft weer heel andere planten en manieren dan die ik kende). En zo hebben mijn vriend en ik nieuwe vrienden gemaakt met andere jonge, nieuwe leden bij de vereniging die net als wij no-dig tuinen aanleggen (moestuinieren zonder	

Nr.	Reactie	Antwoord
	spitten). We delen tips, ruilen zaden en stekjes en helpen elkaar. Omdat ik al jaren heel veel thuis heb moeten zitten ivm mijn gezondheid was mijn sociale cirkel erg klein. Die is nu mooi gegroeid! De laagdrempeligheid van het tuinderscomplex is ontzettend fijn. En we doen het allemaal samen, allemaal zelf en met vrijwilligerstaken. Het gevoel van eigenheid en eigenaar van je eigen perceel én van de vereniging als geheel is er als vanouds. Het is heel tof hoe het ook groeit! Er zijn veel jonge tuinders bij gekomen, zoals wij, en steeds meer samen-tuinders. Poeh, het is een heel verhaal zo. Waar het hart vol van is, stroomt de mail van over :) Ik wil u vragen: alstublieft, herzie het voorstel van de Omgevingsvisie Overvecht en laat Ons Genot haar plek aan de 2e polderweg behouden. Beschermd en gevierd!	
479	In uw plannen staat dat de wijk in buurten opgedeeld moet gaan worden. Dit wilt bereiken door het voor auto's lastiger te maken om de wijk in te komen. Daarmee bereikt u straks ook dat hulpdiensten moeilijker de wijk in komen en dat daarmee aanrijdtijden verlengd gaan worden. Wat in veel situaties ongewenst is. Ook het pakken van de te snel rijdende scooters en aanverwanten zal bemoeilijkt worden en daarmee de pakkans afnemen. De plannen voor het openbaar vervoer zijn nog niet eens besproken met de provincie terwijl de provincie gaat over de verdeling van het openbaar vervoer in de gemeente. Straks zitten we dus met een afgesloten wijk zonder een uitbreiding van het openbaar vervoer omdat de provincie er niet aan wil mee werken. Overvecht is één van de groenste wijken van de stad dus meer groen is niet noodzakelijk. Het opknappen van de bestaande woningen is beter voor de wijk dan het slopen van huidge woningen en er kleinere voor terug bouwen. Met kleinere woningen trek je geen hoger opgeleide mensen naar de wijk en ook geen gezinnen. Het oplossen van de schulden en het helpen van mensen aan een baan is voor de huidige bewoners van meer belang en zorgt ook voor een betere leefomgeving. Wie zich zorgen maakt over geld en schulden let niet	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De plannen voor het openbaar vervoer zijn samen met de provincie (OV alliantie) opgesteld. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie staat gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer op zijn leefomgeving. Help dat oplossen en men let weer op zijn leefomgeving. In het plan staat er onderwijs kan komen op Mooi Overvecht. De nieuwbouw die voor Auris gepland staat zou daar kunnen en op de plekken van het huidge Auris kunnen dan woningen gebouwd. Daarnaast is er op Mooi Overvecht ruimte voor de busjes die de kinderen komen brengen om de kinderen af te zetten en weer op te halen en ruimte voor het personeel in te parkeren. De plannen voor een middelbare school kunnen ook naar Mooi Overvecht. Dat scheelt ook meteen overlast van rondhangende scholieren in de wijk en bij winkels. Het maken van nog meer sportvelden ten koste van huidige sportbeoefening, zoals manege t Hoogt, of van tuindersverenigingen is niet goed voor de sociale interactie in de wijk. Beide zorgen voor een mix van mensen die naar de wijk komen maar ook voor sociale cohesie in de wijk. Een groot deel van de bewoners van koopwoningen hebben in Overvecht gekocht omdat je voor de deur kunt parkeren en omdat de straten er breed zijn zodat je ook nog fatsoenlijk kunt fietsen over straat. Naast dat de huizen ook relatief groot zijn. Om dan de auto uit het straatbeeld te gaan weren gaat er voor zorgen dat een deel van die bewoners ergens anders gaat wonen en dus hun geld niet meer bij winkeliers in de wijk gaat uitgeven. Wat weer voor problemen met leegstand bij winkels gaat zorgen. Daarnaast zijn deze mensen kapitaalkrachtig en met een hogere opleiding dan een groot deel van de bewoners van de wijk en dat verlies je dan ook. Dat er wat moet gebeuren in Overvecht daar zijn we het allemaal over eens maar die manier die in de omgevingsvisie is beschreven is niet de manier. Die manier gaat er voor zorgen dat er juist meer problemen komen in de wijk omdat mensen in een kleine woning snel willen verhuizen naar een grotere woning en dus geen binding aangaan met de wijk. Het opknappen van de huidige woningen, het helpen van mensen uit de schulden, mensen aan werk helpen en daarmee de levensstandaard van mensen verhogen zorgt voor verbetering van de leefkwaliteit in de wijk voor	In het programma Samen voor Overvecht wordt intensief ingezet op het ondersteunen van Overvechters met bepaalde hulpvragen, bijvoorbeeld schulden of werkloosheid. Tegelijkertijd is en grote behoefte aan extra woningen. Daarom is het wat ons betreft allebei belangrijk: huidige bewoners ondersteunen, maar ook nieuwe woningen toevoegen. We gaan ervan uit dat u met Mooi Overvecht het bedrijventerrein bedoeld. De planvorming voor de nieuwbouw van Auris is reeds gestart. Auris wenst op deze plek te blijven en ook wij vinden dit een geschikte plek. Onderwijs op het bedrijventerrein is voor de lange termijn. Voor de middelbare school wordt gezocht naar een locatie die eerder beschikbaar is. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvechtzal dit worden aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	iedereen. Daarnaast ook beter onderhoud aan de wegen, het handhaven van de snelheid en handhaven op het met scooters/ motoren/ auto's door de wijk scheuren dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Als de leefbaarheid op die manier verbetert dan verbetert de sociale cohesie ook. Mensen die zich geen zorgen hoeven te maken over geld of werk hebben tijd en zin om zich ook met hun buurt en leefomgeving bezig te houden. Zolang mensen geen werk hebben of schulden hebben bekommeren ze zich ook niet om hun omgeving. Wie zijn handen vol heeft aan zichzelf kan niet om zich heen kijken en zich bemoeien met de omgeving waarin hij/ zij zich ophoudt.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Wij verwachten niet dat dit effect optreed door het beter inrichten van de openbare ruimte en het terugdringen van (het ruimtegebruik door) de auto. Het is ook niet zo dat autogebruik in de toekomst niet meer mogelijk is. Een omgevingsvisie gaat over de fysieke leefomgeving en over de lange termijn. Het is meestal niet mogelijk om sociale problematiek met fysieke maatregelen op te lossen. Omdat het een visie voor de lange termijn is, past handhaving hier niet in, want dat is een korte termijn actie. We kijken hoe we met ruimtelijke maatregelen de wijk kunnen verbeteren.
480	De plannen voor de aanleg van twee fietstunnels, die de verbinding tussen de wijken Overvecht en Tuindorp moeten vormen heeft bij de bewoners van Tuindorp tot veel commotie geleid. De zienswijzen, die hierover zijn ingediend heb ik gelezen en in de door de inzenders geopperde bezwaren kan ik mij vinden. Wat ik in geen van de door mij doorgenomen stukken heb kunnen lezen is het feit, dat deze tunnels een bron vormen voor allerlei vormen van overlast. Mogelijk, dat men dit om wat voor reden dan ook niet heeft durven benoemen. Als ik het goed heb begrepen zijn bedoelde tunnels bestemd voor fietsers (en voetgangers) en zijn ze niet bestemd voor auto’s en ander gemotoriseerd verkeer. Ik geef u op een briefje, dat een dergelijke bestemming ertoe zal leiden, dat deze tunnels ’s-avonds en met name in de nacht (zodra het fiets- en voetgangersverkeer stilvalt) het domein worden voor hangjongeren en daklozen. Vervuiling en overlast zullen het gevolg zijn, om maar niet te spreken van de geweldige klankkasten, die de tunnels voor het afgestoken vuurwerk rond Oud en Nieuw zullen zijn. Ik en met mij veel andere bewoners verwachten dan ook van de gemeente Utrecht, dat zij naast een plan ook middelen heeft gereserveerd om overlast te bestrijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit bovenstaande spreekt, dat menig bewoner van Tuindorp niet zit te wachten op de twee voorgenomen tunnels. Een betere besteding van het geld en een belangrijkere bijdrage aan de stad zou naar mijn mening de ondertunneling van het spoor aan de Eykmanlaan zijn. Ondertunneling van dit stuk spoor levert namelijk doorstroming van het Verkeer en verlaging van schadelijke uitstoot op. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij om de tien minuten en soms zelfs korter de slagbomen dichtgaan en de zoveelste rij auto's hun uitlaatgassen staan te lossen. Een argument, dat ons College en Gemeenteraad zou moeten aanspreken lijkt mij. En als laatste, als ik het toch over het milieu heb. Bij het realiseren van de tunnels zou een deel van de groenstrook op de Albrecht Thaerlaan eraan moeten geloven. Waanzin! Ook het behoud van kostbaar groen zou ditzelfde College en Raad moeten aanspreken. Al bij al, naar mijn mening een slecht doordacht plan en verspilling van geld, die twee tunnels. Ik hoop toch van harte, dat dit plan wordt ingeruild voor een betere.	
481	Allereerst juichen we toe dat de gemeente werk maakt van het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht en begrijpen we dat daar ook een visie op mobiliteit en bereikbaarheid bij hoort. Echter wij hebben grote moeite met de twee gepresenteerde tunnelverbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp. Dit om de volgende redenen: - De twee tunnels zijn aanvullend op drie bestaande tunnelverbindingen over een totale afstand van minder dan 1 kilometer. De investering van een extra tunnel bedraagt waarschijnlijk miljoenen euro's per tunnel: weggegooid geld. -tunnels staan er om bekend dat het onveilige plekken zijn met veel vandalisme, vuurwerkoverlast, gebruik als hangplek etc. De bestaande NS tunnel is in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. - de tunnels komen aan de tuindorp zijde niet uit op een goed toegankelijke fietsroute, maar midden in een woonwijk met veel eenrichtingsverkeer. Hierdoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontstaat een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert het buitenspelen van kinderen. Waar weinig voordelen in de zin van beter bereikbare voorzieningen in Overvecht of Tuindorp tegenover staan. - 1 van de tunnels is gepland uit te komen in Tuindorp ter hoogte van de Ritzema Boslaan. Als hier een tunnel gemaakt wordt dan zal door de hellingbaan de bocht van de Albert Thaerlaan naar de Ritzema Boslaan nog krapper moeten worden gemaakt met een nog moeilijker toegangelijkheid van onze garage die ligt in deze bocht. De bewoners van de hoek zullen met hun bus, die zij nodig hebben voor gehandicaptenvervoer, een nog groter probleem hebben. Kortom, de extra tunnels zijn een slecht plan. Ze voegen weinig toe aan de bereikbaarheid, kosten enorm veel geld, en hebben heel concrete en grote nadelen in de vorm van overlast en extra verkeer in onze rustige wijk en straat. We vragen de gemeente dit gedeelte van de omgevingsvisie te heroverwegen.	
482	Ik ben niet de eerste die u mailt over de plannen voor nieuwe fietsroutes tussen Overvecht en Tuindorp. Ik begrijp de behoefte voor meer verbinding tussen de wijken. Toch denk ik dat een fietsstraat, m.n. die dan door de Prof. Hugo de Vrieslaan moet gaan lopen, niet past in die straat. Het is een krappe en lange straat. Er spelen kinderen. Ook 's nachts zal het tot meer beweging leiden. Ik woon in de straat daarachter, de Prof. Wentlaan, en onze achtertuin grenst aan de Prof. Hugo de Vrieslaan. Je gaat dat verkeer zeker horen. Ook moet het verkeer daarna de bocht om richting de Prof Reinwardtlaan of de Copijnlaan. Dat gaat ook tot drukke situaties leiden. Ook vraag ik me af of er rekening wordt gehouden met de omliggende huizen vlak bij het spoor mbt heien, ontgraven etc. Ik kan me niet voorstellen dat dit niet leidt tot schade aan die woningen. Ik wil u dan ook vragen deze plannen te wijzigen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook las ik over de 5000 extra woningen die gerealiseerd moeten gaan worden. Dat is een flink aantal boven op de huidige 17.000 woningen. Zeker als je vergelijkt dat er in heel Tuindorp maar 2500 woningen staan. Hoe gaat dit allemaal passen qua aantal mensen? Utrecht is al superdruk. Al die extra mensen bewegen zich in en rond de wijk. Op een gegeven moment zit er toch een max op? Ik maak me over de leefbaarheid in en rondom de stad zeker zorgen.	we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”.
483	Onlangs ben ik op een avond geweest waar een aantal medewerkers van de gemeente voorlichting gaven over de Omgevingsvisie Overvecht. Ik woon op de [redacted] en uiteraard had ik belangstelling voor de mogelijke gevolgen voor mijn directe woonomgeving. De Papyrusdreef bleek te vallen onder de kwalificatie 'transformatie in het groen', helaas kon geen van de aanwezige voorlichters uitleggen wat dat betekende voor de toekomst. Ik kon me er van alles bij voorstellen maar dit schept meer onduidelijkheid dan nodig en het geeft ook onrust bij de bewoners. De enige opmerking die ik te horen kreeg over de situatie in het gearceerde deel naast de Papyrusdreef was dat er sprake zou zijn van een onveilige situatie en dat er zwervers en dieven zouden slapen in het park aansluitend aan de huizen. Ik nodig hierbij de gemeente uit om langs te komen en mij aan te wijzen waar de betreffende slaapplaatsen zijn want ik ken het betreffende park erg goed en er slaapt nooit iemand. Kort samengevat is dit dus kletskoek. Wellicht ten overvloede, de helft van het gearceerde kavel is bebouwd, ik woon er zelf en hetzelfde geldt voor het gearceerde deel aan de andere kant van de Nijldreef. Ik vraag me dus af wat er aan onze huizen in het groen getransformeerd gaat worden want we onderhouden zelf onze tuinen. Dan rest dus het deel van het park naast de Papyrusdreef tegenover de huisnummers 1 t/13, een zevental huizen. Het betreft een begroeid deel van het park achter de huizen 22 t/m 30, dat deel wordt onderhouden door de bewoners d.m.v. een beheersovereenkomst en in goed overleg met de gemeentelijke dienst groenbeheer.. Als er hier al iets getransformeerd moet worden zou het erg handig zijn als dit parkdeel wat meer in het onderhoudsschema van de Gemeente kan worden opgenomen want het is erg	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel werk voor een klein aantal bewoners (één eigenlijk want de enige met een beheersovereenkomst ben ikzelf en af en toe helpt er iemand). Het overige deel van het park betreft het grasveld tussen de begroeiing en de Nijldreef. Dit wordt door de gemeente onderhouden en het wordt in de zomer ruim gebruikt om te picknicken, te zonnen en te spelen. In het verleden zijn er meerdere plannen geweest om het parkdeel langs de Papyrusdreef te bebouwen maar die zijn allemaal gesneuveld. Mocht het zo zijn dat er toch weer gedacht worden aan bebouwing dan geef ik u graag de volgende overwegingen mee: 1. Om daar te kunnen bouwen moeten er een fors aantal bomen van minimaal 35 jaar oud worden omgezaagd. 2. De grond is eigenlijk te nat want er zit een wel in het achterliggende deel 3. Bebouwing op die plek maakt het achterliggende deel tot een onveilig gebied want de doorgang naar het Noorderpark wordt dan een 'pijpenla'. 4. Er kan slechts een klein aantal woningen op dit kavel gebouwd worden en dat leidt tot hoge bouwkosten. 5. Omdat de gemeente ervoor gekozen heeft om geen aansluitingen op het gasnet toe te staan voor de nieuwbouw wordt het lastig om de huizen te gaan verwarmen. De stadsverwarming die in de straat ligt heeft te weinig capaciteit voor nieuwe aansluitingen want de aanpassing van een aantal huizen aan de 'even kant' van de straat d.m.v. een warmtewisselaar was al een punt van discussie. Verwarming d.m.v. een warmtepomp stuit op bezwaren van Stedin want ook daarvoor geldt een capaciteitsprobleem. 6. Als het kavel bebouwd zou gaan worden komt er zeker een financiële claim van een aantal bewoners van de aangrenzende huizen. Er zijn de afgelopen jaren een groot aantal huizen van eigenaar veranderd en de nieuwe bewoners hebben veel geld betaald voor een woning met een uitzicht op een groen park. Uiteraard is er door de meeste nieuwe eigenaren vooraf bij de gemeente geïnformeerd of er bouwplannen waren voor de nabije toekomst. Mijn voorstel voor de 'transformatie' is eenvoudig. Laat het park intact en overleg met de aangrenzende bewoners hoe het park beter kan worden onderhouden en wat hun aandeel in het onderhoud kan zijn. Als een aantal mensen daarin een rol willen vervullen met ondersteuning door de gemeente	

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft dat weinig tot geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het park blijft dan leefbaar en het verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Ik ben benieuwd hoe het vervolg zal zijn op de vage omgevingsvisie die op dit moment op tafel ligt.	
484	Al sinds 2009 deel ik met plezier een volktuin bij Ons Genot. Hier heb ik in de loop der jaren een soort van "tiny fruit forest" gecreëerd met hele bijzondere fruitsoorten zoals Pawpaws, Nashiperen, Grootvruchtige Kornoeljekersen met daartussen allerlei inheemse kruidachtige planten . Daarnaast met mijn liefde voor de biodiversiteit zit ik in het duurzaamheidsclubje op de tuin en proberen we medetuinders en andere geintresseerden te motiveren om ook iets te doen voor de dieren, zoals kikkers, egels etcetera en de velen soorten insecten en vogels die ons tuinencomplex bewonen of bezoeken. Zo hebben we als volkstuinvereniging nog behoorlijk recent twee jaar geleden de Gemeente Utrecht zover gekregen om onze middelste sloten van natuurvriendelijke oevers te voorzien. De beschoeing aan een kant van de sloten is verlaagd en de toplaag afgeschaapt waardoor de oevers geleidelijker naar het water aflopen. Dit was een behoorlijke klus waar we de Gemeente Utrecht heel dankbaar voor zijn. De vernieuwde oevers zijn ingezaaid met een inheems zadenmengsel en worden sindsdien met ecologisch maaibeheer beheerd, selectief maaien en afvoeren met de ouderwetse zeis. Met als doel de al aanwezige flora en fauna te versterken, met de kikker en egel populatie als boegbeelden. De eerste resulaten zijn al zeer hoopgevend, grote ratelaars en echte koekoeksbloemen bloeien waar eerst een strak beheerd gazon was! Nu ligt er dus als een van de opties ons mooie complex op tafel om mogelijk te wijken voor sportvelden. Graag wil ik pleiten voor behoud en wel hierom. Een terrein als Ons Genot huisvest een enorme variatie aan biodiversiteit en microklimaatjes die langzaam tot stand is gekomen door meer dan 70 jaar tuinieren door een al evenzeer diverse mengeling aan tuinleden. Dit kun je niet zomaar vervangen en zal een enorm verlies en vernietiging van de aanwezige flora, fauna en gemeenschap betekenen..	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen binnen en rondom het stedelijk gebied zou nog veel meer aandacht mogen krijgen. De druk op de natuur is al zo groot en de biodiversiteit is tanende. Ik hoop van harte dat ons complex mag blijven.	
485	Als bewoner van Tuindorp wil ik mijn bezorgdheid uitspreken en bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie Overvecht met betrekking tot de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Het nut van deze nieuwe verbindingen is niet duidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes zijn. Het lijkt ongewenst om nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk aan te leggen, voornamelijk vanwege de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de extra overlast van doorgaand verkeer, wat de leefkwaliteit van de wijk niet ten goede komt. Ik las dat de barrièrewerking van het spoor verminderd zou worden door nieuwe tunnels en bruggen. Deze bewering is naar mijn mening niet voldoende onderzocht of onderbouwd. Wat wordt er precies bedoeld met barrièrewerking? Welke barrière en welke factoren spelen hierbij een rol? Daarnaast wordt in het ontwerp verwezen naar "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk." Echter wordt er nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. Het is onduidelijk waarom er meerdere tunnels nodig zijn naast de bestaande. Daarnaast staan ondergrondse tunnels op zichzelf niet bekend om de veiligheid. Wat betreft de verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er niet geïnvesteerd in het verbeteren, veiliger maken en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is onderzocht of dit niet een efficiëntere besteding van belastinggelden is? Als bewoner van Tuindorp maak ik veel gebruik van de fiets- en wandelroutes naar Overvecht en aangrenzende gebieden en ondervind ik geen belemmeringen. Wel zou de sfeer en veiligheid op de bestaande routes verbeterd kunnen worden. Een investering in deze bestaande routes lijkt mij een veel efficiëntere inzet van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten laatste zou de tunnel vanuit de Prof Hugo de Vrieslaan uitkomen op de Plutodreef/Vulcanusdreef. Dit gedeelte van Overvecht is nu echter al gekoppeld aan een doorgaande weg, namelijk de Darwindreef/Eykmanlaan. Het toevoegen van die tunnel zou daarom niet als doorgaande weg van toegevoegde waarde zijn, maar zou wel de verkeerssituatie in tuindorp negatief beïnvloeden. Samenvattend: • De nieuwe verbindingen zijn overbodig en hun realisatie zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens en na de bouw. • Verspilling van belastinggeld, aangezien bestaande routes geen geografische of tijdsbesparingen opleveren en het geld beter kan worden besteed aan het verbeteren van deze routes. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer) wat onveilige situaties kan veroorzaken. • Onvoorziene kosten en complicaties, inclusief de kosten en bezwaren van ProRail en de mogelijke verstoring van het treinverkeer. • Verminderde veiligheid en kindvriendelijkheid in Tuindorp, een wijk vol jonge gezinnen waar kinderen vrij op straat spelen. Meer fiets- en bromfietsverkeer zou deze veiligheid ernstig verminderen, gezien de smalle straten.	
486	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
487	Zienswijze Omgevingsvisie Overvecht 2040 In dit document geven wij onze reflecties op de Omgevingsvisie Overvecht 2024. Wij zijn [NAMEN], met onze drie kinderen (2, 4 en 6 jaar) sinds vijf jaar woonachtig in de wijk Vechtzoom-Zuid. We zien dat er mooie stappen gezet worden in het verbeteren van de wijk en zijn blij met het stuk dat er nu ligt om	**Vechtzoom-zuid** 1. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting rondom winkelcentrum de Klop zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk hiernaar gekeken worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarop voort te bouwen! Overvecht is een ruim opgezette, groene wijk. De potentie voor een aantrekkelijke wijk is groot. Met veel van de voorgestelde aanpassingen zien wij dat die potentie nog verder wordt benut. Hieronder hebben we voor een aantal kaarten onze feedback op een rijtje gezet. De nummers corresponderen met de nummers op de kaarten. We wensen jullie succes met alle reacties die binnenkomen en kijken ernaar uit onze wijk in de komende 16 jaar stapje voor stapje nog mooier te zien worden! 1. We zijn er erg blij mee dat er aandacht komt voor het vergroenen van het winkelcentrum De Klop. Er is hier nog veel te verbeteren. a. Daarbij zouden we graag zien dat ook de parkeerplaats aan de Victoria Regiadreef wordt meegenomen. Dit is nu een erg onprettig gebied en is voor veel mensen de wandelroute naar het winkelcentrum. b. Ten zuid-westen van het winkelcentrum is een groot grasveld met wat bomen en struiken. Dat is nu niet ingetekend als ‘groen’, terwijl het dat wel is. Deze plek zou nog beter benut kunnen worden voor recreëren of biodiversiteit. 2. We zijn blij met een snelle busverbinding. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten: a. Naar station Overvecht is op zich fijn, maar veel liever zouden we een snelle busverbinding naar het centrum hebben. De huidige bus rijdt vanuit deze buurt met een enorme omweg naar het centrum. Het zou mooi zijn als daar een snellere route voor wordt ingericht, bijvoorbeeld over de Brailledreef. b. De bushalte van de snelle buslijn staat nu ingetekend op een punt waar bus 1 niet stopt. Het zou mooi zijn als overstappen van bus 1 naar de snelle bus op dezelfde halte kan gebeuren. c. We zouden het mooi vinden als bus 1 richting het noorden doorrijdt tot Natuurgebied Zuilen. Dit kan de bereikbaarheid en daarmee de bekendheid en het gebruik van het natuurgebied, dat nog maar heel beperkt bezoekers trekt, enorm kunnen vergroten. 3. We vinden het fijn dat de Carnegiedreef/Rio Brancodreef een groen gebied wordt en onderdeel van Park de Gagel. Het is een dreef met een ontzettend groot ruimtebeslag; het zou mooi zijn als we daar als inwoners van Overvecht meer van kunnen genieten!	2. Naast een snelle busverbinding naar station Overvecht en USP kijken we ook naar een verbinding naar het centrum en Utrecht Centraal. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze verbinding richting de binnenstad moet lopen. Ook wordt gekeken naar de routing van de overige buslijnen (buurtgericht OV). De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. 3. Fijn dat uw het idee van een groene promenade tussen Park de Gagel den Park de Watertoren waardeert. 4. Bij de uitwerking van de plannen wordt de verbinding tussen het Vechtzoompark en Park de Gagel meegenomen, dank voor dit aandachtspunt. 5. Een aantal straten wordt autovrij, dit is aangegeven op de kaarten met de aanduiding 'autovrije zone'. Buurtstraten worden zoveel mogelijk ingericht als gewone 30 of 15 km/uur straten. Het echt autovrij maken van (delen van) straten kan bij een toekomstige herinrichting altijd besproken worden. 6. Het is op dit moment nog niet bekend welke voorzieningen hier komen, dit wordt uitgewerkt in vervolgprojecten. 7. Goed om te horen dat u zeer betrokken bent en zoveel ideeën heeft voor de verbetering van het Vechtzoompark. In de uitvoeringsstrategie fasering nu (tot 2030) is er sprake van een opknapbeurt van het Vechtzoompark. Op het moment dat we als gemeente hiermee aan de slag gaan we de bewoners betrekken. Voor overige ideeën verwijzen we graag naar het wijkbureau en het initiatievenfonds. We willen geen nieuwe bebouwing in het Vechtzoompark. 8. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. De verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel zou super zijn. Daarbij valt ons wel op dat een deel van de ingetekende verbinding (in het gebied tussen de Rio Negrodreef en de Paranadreef) nu niet echt als een groen gebied wordt ervaren. Op sommige delen lijkt het ook wel een uitdaging te worden om daar aantrekkelijke fiets- en wandelroutes doorheen te realiseren. Dit is een aandachtspunt. 5. Fijn dat de woonbuurten zo veel mogelijk blijven zoals ze zijn. We lezen dat straten en groen aantrekkelijker worden. Dat is zeer gewenst, want de wegen in de woonbuurten in deze buurt zijn er waanzinnig slecht aan toe. a. Er zijn veel plekken met erg brede stoepen. Zonder de toegankelijkheid te verminderen, kan hier veel ruimte voor groen worden gecreëerd. b. We zijn ook benieuwd; worden er ook straten verwijderd? In een algemeen stuk over de Omgevingsvisie lazen we dat het schrappen van straten onderdeel is van de plannen, maar we zien dat beperkt terug. Dit zou op sommige punten in de wijk een impuls kunnen geven aan de veiligheid, zeker ook voor (kleine) kinderen en senioren, die hier volop aanwezig zijn. De straten zijn dikwijls erg breed, oversteekplaatsen zijn er vrijwel niet en geparkeerde auto's belemmeren heel vaak het zicht.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 9. Het is in uw reactie niet duidelijk welke plek/weg u hier precies bedoelt. Op diverse plekken (bijvoorbeeld de Einsteindreef) stellen we voor om de middenberm te versmallen. In de uitwerking van de omgevingsvisie en bij toekomstige herinrichtingen kijken we altijd naar de beste profielindeling/inrichting. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vechtzoom-noord** 1. Eens. Wij verwachten dat deze oversteek gelijkvloers kan. Deze oversteek zal in samenhang met de toekomstige inrichting van de Franciscusdreef uitgewerkt moeten worden. 2. De gebieden langs de Franciscusdreef met de aanduiding "stedelijke buurten" zijn gesitueerd ter plaatse van de huidige bebouwing en het groen dat daar achter ligt. Dat is ook te zien op de buurtkaart "Vechtzoom Noord". Het groen langs de Franciscusdreef is onderdeel van de groenstructuur langs de Franciscusdreef, daar is geen mogelijkheid voor bebouwing. 3. Dank voor het ondersteunen van de ambitie voor het bevaarbaar maken van de Klopvaart maar tegelijkertijd ook de mededeling dat het een lange termijn ambitie is waarbij veel aspecten tegelijk samen moeten vallen. Er is ook een grote afhankelijkheid van Waternet. 4. Dank voor uw positieve reactie op het aantrekkelijker maken van fietsen. 5. De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. In de ontwerp omgevingsvisie gaat de HOV lijn naar het bedrijventerrein of door naar Zuilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Nieuw Overvecht Dank voor uw enthousiasme voor het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein. Noorderpark. Ruigenhoek en Blauwkapel Bedankt voor uw positieve reactie. Zamenhofdreef e.o. 1. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De omgevingsvisie voorziet in het maken van meer gemengde buurten met verschillende woningtypen, zodat bewoners wooncarriére kunnen maken in de wijk. De omgevingsvisie stimuleert en faciliteert wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen. Waar welk initiatief kan worden ingepast is nadere uitwerking. Verdichting betekent niet alleen hoogbouw. Ook bij hoogstedelijke gebieden is er plek voor verschillende woningtypen en eengezinswoningen met goede buitenruimte, maar dan niet in een niet traditionele vorm. Bij de hoogstedelijke rood-oranje gebieden is er ruimte voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen. Bij de rode hoogstedelijke gebieden is er meer ruimte voor kleinere huishoudens. 3/8. Fijn dat u onze koers met betrekking tot Overvecht centrum kan ondersteunen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Brede wegen, onduidelijke parkeerplaatsen en het gebrek aan oversteekpunten maakt het voor met name kinderen en senioren onveilig om over te steken. Zo is deze nieuwe oversteekhelling (middelste foto) zeer recentelijk aangelegd voor senioren, maar dikwijls niet toegankelijk. 6. We zijn benieuwd welke voorzieningen hier zijn voorzien. 7. We lezen hier eigenlijk niets terug over de ontwikkeling van het Vechtzoompark, terwijl in eerdere stukken te lezen was dat het Vechtzoompark nog op de lijst staat voor kwalitatieve verbetering. Wij zien hier grote kansen om zowel de biodiversiteit te verhogen, als het gebruik van het park te vergroten. Het Vechtzoompark is een park dat heel beperkt gebruikt wordt, zelfs op zonnige dagen zijn er heel weinig mensen te vinden. a. Er zijn in de buurt veel inwoners die het leuk zouden vinden om een rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het park. Het concept van ‘Plukpark’ is al ontstaan: een plek vol vruchten, kruiden en bloemen om te plukken. Dit sluit goed aan bij de huidige kracht van het park: er is al een kruidentuin, veel bramen, rozenbottels en kastanjes en de nieuwe	

Nr.	Reactie	Antwoord
	strook lentebloemen achter Zuylenstede werd dit jaar al goed gebruikt. Verder is het gebruik echter helaas nog zeer beperkt. Het groen in het park is verder nog heel eenzijdig. Bloemenweides en voedselbosjes zouden het park voor mens én dier een stuk aantrekkelijker maken. Wij worden heel erg graag betrokken bij de plannen!	

Nr.	Reactie	Antwoord

Nr.	Reactie	Antwoord
	 Kinderen, jongeren en ouderen genieten van de pluktuin in het Vechtzoompark b. Wij stellen voor om de ‘Kans voor nieuwe voorzieningen’, die nu op de naastgelegen speeltuin aan de Colombiadreef is ingetekend, te verplaatsen naar het park. De speeltuin aan de Colombiadreef daarentegen achten wij niet geschikt voor nieuwe voorzieningen, los van wellicht een drinkwatertappunt. Een drinkwatertappunt, picknickplekken; het zouden voorzieningen kunnen zijn die een impuls kunnen geven aan het gebruik van het park. Bovendien is het Vechtzoompark een goede uitvalsbasis voor wandelen naar Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen. Wanneer het Vechtzoompark beter bezocht wordt, wordt die oversteek ook logischer. Er zou zelfs gedacht kunnen worden aan een ‘buurthuis in het groen’, om sociale verbinding en verbinding met het groen hand in hand met elkaar te laten gaan. Samen appels plukken (in de nabijgelegen appelboomgaard), bramen plukken in het park, kruiden plukken in de pluktuin en daarna samen koken en vieren: wij zien het wel zitten!	

Nr.	Reactie	Antwoord
8.	Het zou geweldig zijn als de brug naar de overkant er zou komen! Dat zou de oversteek naar Zuilen vele malen makkelijker maken, inclusief flexibiliteit in het gebruik van voorzieningen (zoals het winkelcentrum en de natuurspeeltuin). Bij sommige buurtbewoners zijn er zorgen over overlast. Wij delen die zorgen niet, maar het is natuurlijk wel een aandachtspunt, laten de andere bruggen in de buurt zien (afval en ongewenste gasten op parkeerplaatsen bij de bruggen komen veel voor).	
9.	Om de dominantie van de weg hier terug te dringen, zou de middenberm drastisch versmald moeten worden, waardoor de twee weghelften veel dichter op elkaar liggen. Aan de zijkant zou hierdoor enorm veel ruimte vrijkomen, onder andere voor groen en de voorstelde nieuwe voorzieningen.	
10.	Het hier aangegeven stuk om af te sluiten is reeds afgesloten voor autoverkeer. Alleen bussen kunnen hier langs. Het autoluwer maken van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verschillende wegen zien we als een goede manier om de wijk aantrekkelijker te maken. Vechtzoom-Noord 1. Op deze oversteek/wandelroute zitten wij al jaren te wachten; dit zou geweldig zijn! Met een wegversmalling ter hoogte van het Fort aan de Klop (zoals voorgesteld) zou dit wellicht een simpele oversteek kunnen zijn. Indien dit onveilig blijkt, kunnen we ons eventueel een wandeltunneltje voorstellen. De ring ligt verhoogd, waardoor een tunnel misschien niet erg diep hoeft te gaan. Een betere verbinding tussen het Vechtzoompark, Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen zou wat ons betreft van grote waarde zijn. 2. We zijn blij met de voorgestelde wegversmalling. De stedelijke bebouwing kunnen we ons voorstellen, maar wel pas ná het eerste deel van de Franciscusdreef: ter hoogte van het groen heel graag juist geen bebouwing. 3. Dit zou natuurlijk ontzettend leuk zijn. 4. Heel fijn, dat fietsen aantrekkelijker wordt gemaakt in de wijk! 5. Zoals al eerder voorgesteld: wat ons betreft zou het mooi zijn als de snelle busverbinding ook doorrijdt naar Natuurgebied Zuilen. Nieuw Overvecht e.o. Wij zijn heel blij dat het bedrijventerrein groener en duurzamer wordt ingericht. Dat kan dit gebied wel gebruiken! Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel Dit gebied in het algemeen kan een enorme impuls gebruiken wat betreft de kwaliteit van het groen. Sommige delen zijn al aangepakt en moeten vooral nog even flink groeien, andere delen hebben ook zo’n aanpak nodig. We zijn ook blij dat de (fiets)verbindingen met de wijk worden verbeterd. Zamenhofdreef e.o. 1. We zijn benieuwd of het echt nodig is om hier hoogstedelijk gebied van te maken. Zou dit gebied zich niet juist ook goed lenen voor alternatieve woonvormen? Uit eerder woonwensenonderzoek is volgens mij gebleken dat er ook veel mensen zijn die graag binnen de wijk ‘wooncarrière’ zouden willen maken. Voor ons geldt dat ook. Klopt het dat de Omgevingsvisie daarin niet voorziet? Er komt vooral hoogstedelijk wonen bij, in de vorm	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van hoogbouw. Juist gezinshuizen met ruimere tuinen lijken er niet echt bij te komen, klopt dat? De groene wijk Overvecht zou zich wat ons betreft bijvoorbeeld perfect lenen voor een 'ecowijk'-achtig initiatief. Wellicht zou een deel van het RWZI-gebied zich daarvoor kunnen lenen. Dergelijke typen woonbuurten zouden naar ons idee in een grote behoefte in Utrecht kunnen voorzien en de diversiteit in de wijk nog verder kunnen doen toenemen. Wellicht zijn er ook andere locaties in de wijk voor aan te wijzen. 3. Wij zijn erg blij dat dit gebied grondig ontwikkeld wordt. Van een wijkgenoot hebben we ook signalen gehoord dat het belangrijk is om overdekt winkelen te blijven faciliteren, vanwege de vele regen in Nederland. Zij denkt dat mensen er anders niet meer naartoe zullen gaan. Zelf zijn we juist erg blij met een meer 'groene' opzet voor het winkelgebied. 4. We zijn erg blij dat de Brailledreef een impuls krijgt met onder andere betere oversteekpunten.	
488	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het voornemen om extra tunnels aan te leggen tussen Tuindorp en Overvecht. Gelet op de 3 reeds bestaande verbindingen (Tripkade, station en Eykmanlaan) zien wij niet welk probleem hiermee opgelost wordt en tegelijkertijd maken wij ons zorgen om de veiligheid; sowieso van tunnels in het algemeen (staan bekend om overlast) maar met name gelet op wat doorgaand verkeerd richting de van Bemmelenlaan gaat doen met de veiligheid van op straat spelende kinderen en de toegang tot de basisschool.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
489	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor het maken van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk. Dit omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een smalle, kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst. Met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. Iets wat niets toevoegt aan het woongenot in Tuindorp. Nu is het woongenot moeilijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwantificeren, maar het is de uitstraling en de rust van de wijk die ons twee jaar geleden heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute door de wijk verstoord wordt. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Daarnaast staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren. Dit geeft een overduidelijk nadeel voor de fietsveiligheid. Wat ook makkelijk kan leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Samengevat zijn nieuwe verbindingen niet nodig en de realisatie ervan leidt tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties en afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van drie minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	
490	Wij hebben het voorstel gezien dat in de omgevingsvisie twee extra fietstunnels worden geplaatst tussen Overvecht en Tuindorp. De inrichting van de wijk Tuindorp is krap en kent al veel verkeer. Er wordt hard gereden door auto's en er zijn veel fietsers en brommers. Met twee extra tunnels zal dit alleen maar erger worden. Met de huidige verkeersdrukte is het eigenlijk al wachten op de eerste ongelukken. De twee bestaande doorgangen via de Tripkade en de Pan/Rietveld zijn al voldoende en relatief veilig ingericht. Wij verwachten dat bij twee extra tunnels er nog meer verkeer door de prof. dr. Maguslaan zal gaan. Wij denken dat het geld voor de investering veel beter op een andere manier kan worden ingezet (bijvoorbeeld verkeersveiligheid).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
491	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend, nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. - Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. - Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. - Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
492	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
493	Met veel interesse hebben wij de omgevingsvisie Overvecht 2040 bekeken. Als inwoner van de wijk Zuilen met schoolgaande kinderen in Overvecht komen wij	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagelijks in deze wijk. Fijn dat er veel aandacht is voor verbetering van de leefbaarheid van de wijk door vergroening, klimaatadaptatie en het langzaam verkeer. Als lid van Volkstuinvereniging ‘Ons Genot’ en tuinder op dit complex zijn wij echter niet te spreken over de mogelijkheid die er open wordt gehouden om dit complex op termijn te verplaatsen ten behoeve van de realisatie van sportvelden. Gelukkig zijn de plannen al wat afgezwakt ten opzichte van een eerdere versie maar wij zouden graag zien dat het volkstuinencomplex als zoekgebied voor sportvelden geheel uit de omgevingsvisie wordt gehaald. Sinds enkele jaren zijn wij lid van de volkstuinvereniging maar al veel langer komen wij regelmatig op dit complex als onderdeel van ons ‘rondje vecht’. De rust, de sfeer, het groene karakter en de toegankelijkheid heeft ons altijd getrokken. Inmiddels werken wij als lid van de vereniging aan ons eigen groene paradijsje en zorgen we samen met de andere tuinders voor het beheer van het gehele complex. De volkstuinvereniging is een actieve vereniging met bijna 200 tuinen en nog meer actieve leden van jong tot oud, allerlei pluimage en afkomst. Wat de leden bindt is een liefde voor de natuur, de rust op het complex en de gezamenlijke passie voor het tuinieren. De saamhorigheid op het complex is enorm groot en mensen helpen elkaar wanneer nodig. De volkstuinen hebben hierdoor een zeer belangrijke functie voor jong en oud als groene ontmoetingsplek dichtbij de stad waar je kan leven en werken met de natuur en waar je kan beleven hoe ons eten groeit. Ook dit is een belangrijke kwaliteit voor een wijk als Overvecht. Het opnemen van het volkstuinencomplex als zoeklocatie voor sportvelden zorgt nu voor een grote onzekerheid over de toekomst van het complex. Tuinders zijn hier vaak al jaren bezig met het creëren en onderhouden van hun eigen natuurlijk paradijsje en willen dit ook in de toekomst voortzetten. Nu deze toekomst onzeker is geworden zal dit ook een effect hebben op het beheer van tuinen en opstallen. Waarom zou je nog investeren als je niet weet hoe lang je er nog van kan genieten? Ook doorstroom van tuinders die willen stoppen kan in gevaar komen, zijn er straks mensen die de tuin met opstal willen	genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overnemen? Hierdoor ontstaat er een grote onzekerheid over de toekomst van de vereniging. Hiernaast is het realiseren van sportvelden op deze locatie geen goed idee. Het lijkt misschien logisch om sportfaciliteiten te bundelen op één plek maar door deze faciliteiten te spreiden over de wijk zullen sportvelden juist voor veel meer mensen bereikbaar zijn. Belangrijker vinden wij echter dat het volkstuinencomplex gelegen is naast het natuurgebied Zuilen dat deel uitmaakt van het natuurnetwerk van de Provincie Utrecht. De gemeente is juist bezig met het maken van plannen om dit gebied natuurlijker te maken en beter geschikt als wandelgebied voor de inwoners van Utrecht. Het volkstuinencomplex vormt nu een natuurlijke en extensieve buffer tussen dit gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Sportvelden op deze plek zullen er juist voor zorgen dat er veel overlast voor deze natuur zal ontstaan door het intensief gebruik in de weekenden en avonden (verlichting en herrie). De rust en de natuurwaarden van natuurgebied Zuilen zullen daardoor sterk onder druk komen te staan. Ook wandelaars in natuurgebied Zuilen zullen veel hinder ondervinden van deze sportvelden. Het volkstuinencomplex is nu overdag openbaar toegankelijk. Vele mensen zijn hierdoor in aanraking gekomen met deze unieke locatie en zo op één of andere manier betrokken geraakt bij de vereniging. Deze waarde moet wat ons betreft blijven en kan mogelijk, in overleg met de vereniging, versterkt worden door bijvoorbeeld meer educatieve functies of wandelmogelijkheden. Zoals er nu echter, op de kaart op p58, een verbindingslijn voor voetgangers en fietsers tussen sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en bedrijventerrein dwars door het complex wordt getrokken, gaat ons veel te ver. Het complex wordt nu in de avond en nacht afgesloten, juist om te voorkomen dat onbevoegden hier ’s nachts rondspoken en zaken slopen of stelen. Dit dient wat ons betreft zo te blijven. Wij verzoeken u om het volkstuinencomplex van volkstuinvereniging ‘Ons-Genot’ als zoeklocatie voor sportvelden én de verbinding voor voetganger en fietsers uit de visie te halen zodat het huidige volkstuinencomplex kan blijven bestaan zonder onzekerheid over het toekomstig voortbestaan en haar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijke en unieke bijdrage aan de kwaliteit van Overvecht kan blijven leveren.	
494	Ik maak u er graag op attent dat de afsluiting van de Carnegiedreef niet zal leiden tot meer fietsgebruik. Het zal juist leiden tot verkeersopstoppingen en nog veel meer milieuvervuiling en overlast op de Ringweg. Ook geeft het een opgesloten gevoel dat er zo weinig " vluchtwegen" zijn, voor het geval mensen in nood zijn, of hulp nodig hebben. Goedkoper openbaar vervoer kan mensen misschien verleiden tot het regelmatig laten staan van de auto. Flitspalen kunnen misschien helpen bij het beperken van de rijsnelheid, deze kan naar 30 km. Omdat het gebouw dat aan de Trinidaddreef staat, behoort bij de Experimentele flats die een Monumenten status hebben, is het niet gewenst en niet mogelijk om iets te veranderen aan dit gebouw. In het kader van het vergroenen van de wijk en de woonomgeving kan het grasveld aldaar worden veranderd in een Tuiny forest,of wijkboomgaard, verzorgd door de bewoners. Er staat in uw plan een" Kans voor nieuwe voorziening en Spelen" op een grasveldje tussen Amazonedreef en de Cayennedreef. Hier was vroeger een glijbaan en een zandbak, die expres zijn opgeheven vanwege veel overlast van hangjongeren en ook veel zwerfvuil tot gevolg had. Omdat het park in samenspraak met de bewoners wordt onderhouden, zou het passend zijn om de bewoners hierbij te betrekken en samen tot een plan te komen.	Naast ingrepen in het autonetwerk stellen we ook verbeteringen voor het Openbaar Vervoer en verkeersveiligheid voor. De maatregelen voor het autonetwerk zijn aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. De beoogde verdichting en vergroening in de omgevingsvisie is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggestie ter overweging mee. Met het symbool kans voor een nieuwe voorziening is een nieuwe/verbeterde speelplek bedoeld. Goed dat u ons hierop wijst. Op moment dat we hier concrete plannen hebben nemen we contact met u op!
495	Volgens mij zal geen enkele zienswijze, hoe goed onderbouwd of beargumenteerd ook, enige fundamentele verandering in de omgevingsvisie bewerkstelligen. De gemeente heeft tijdens de zogenaamde participatiefase laten zien totaal niet geïnteresseerd te zijn in wat er bij de bewoners leeft en wat hun belangen zijn. De enige reden om participatie en inspraak te organiseren is om de ambities van de gemeente een zekere legitimiteit te geven. Dat is duidelijk te zien in het verslag van de participatiefase dat onlangs zonder brede aankondiging gepubliceerd werd. Als je dat verslag oppervlakkig	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen

Nr.	Reactie	Antwoord
	leest, krijg je de indruk dat de gemeente het overgrote deel van de kernpunten die beschreven worden van de bewoners heeft overgenomen. Dat is een vervalsing van de werkelijkheid. Veel van de kernpunten waren voorstellen van de gemeente waar de bewoners zich niet over hebben uitgelaten, andere kernpunten waren zo algemeen geformuleerd dat je het er niet mee oneens kon zijn (wij verbeteren het groen en wij verbeteren de veiligheid bv.). Het meest schrijnend is dat de bezwaren van bewoners worden weggemoffeld bv. het idee dat de Moezeldreef dé entree van de wijk wordt met terrasjes, winkels en gezelligheid. Veel bewoners hebben dit als idée fixe gekarakteriseerd. Er is nu al grote leegstand van winkels, voor terrasjes is geen belangstelling ook niet als er 1000 woningen bijkomen, voor uitgaan en gezelligheid ga je naar de binnenstad. Daar brengt die ene bioscoop in Overvecht centrum echt geen verandering in. Een ander bezwaar dat weggemoffeld wordt is tegen de megalomane hoogbouwplannen rond het station Overvecht. Sociale onveiligheid, misdaad en isolement zullen toenemen terwijl het buurtje Taagdreef, Rubicondreef daar momenteel relatief van gevrijwaard is. In maart 2024 hebben wij hierover al een brief naar de gemeente geschreven en uit het feit dat een antwoord na tweeëneenhalve maand nog niet gekomen is kunnen we wederom zien hoe weinig de gemeente zich aantrekt van de mening van bewoners. Het participatie- en inspraakproces laat zien hoe de gemeente over bewoners denkt. Wij weten als gemeente wat goed is voor de bewoners en alle bezwaren die zij uiten zijn niet meer dan emoties voortkomend uit eigen belang. Die emoties moeten gekanaliseerd worden met vage uitspraken dat het nog niet zo ver is en dat uitvoering niet zonder instemming van de bewoners kan. Dat is dus gewoon niet waar. Met een dergelijke instelling zal de kloof tussen politiek en burgers alleen maar groeien. De gemeente lijkt zich niet te realiseren welke enorme macht zij heeft om in te grijpen in de persoonlijke levens van haar burgers en dat een dergelijke macht uiterste zorgvuldigheid bij de uitvoering van dit soort beleidsprocessen vereist.	vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten. Het door de gemeenteraad vastgestelde participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4). Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als de gemeente werkelijk belang had gehecht aan de inbreng van bewoners had zij geen top-down benadering moeten hanteren maar kunnen experimenteren van bottom-up benaderingen zoals die door Rob van Engelenburg en Peter van Hoesel beschreven worden in hun boek Burgerparticipatie in het openbaar bestuur (2023). Dit boek heeft als ondertitel 'burgers willen wel, nu de overheid nog' wat een goede omschrijving van het proces van deze omgevingsvisie is. Het meest waarschijnlijk is dat financiële belangen van gemeente, investeerders en bouwbedrijven de bepalende factor zijn geweest bij het opstellen van de omgevingsvisie. Uit vele onderzoeken van 'Follow the money' en 'Investico' blijkt dat geld vaak de doorslag geeft. Het enige wat ik kan doen is eisen dat er aan de omgevingsvisie een uitgebreide compensatieregeling wordt toegevoegd voor alle schade die bewoners nu en in de toekomst zullen leiden door de omgevingsvisie o.a. daling van huizenprijzen, onaantrekkelijke woonbuurt, kosten voor gedwongen verhuizing, last van jarenlange bouwactiviteiten naast de deur, meerkosten van een vergelijkbare woning elders. Dan maar wat minder winst voor aandeelhouders.	bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.
496	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn bezorgdheid uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Allereerst wil ik aangeven dat ik het plan om Overvecht te verbeteren waardeer en steun. Het is een positief initiatief dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk kan verhogen. Echter, de geplande fietstunnels roepen bij mij aanzienlijke zorgen op. Onduidelijke noodzaak: De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. De bestaande infrastructuur lijkt voldoende te zijn voor het huidige fietsverkeer. Bovendien zijn er reeds voldoende tunnels en oversteekmogelijkheden in de buurt, zoals de tunnel bij de Einsteindreef en de Zamenhofdreef. Het ontbreken van een duidelijke onderbouwing waarom deze	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra tunnels noodzakelijk zijn, maakt het moeilijk te begrijpen waarom deze investering gerechtvaardigd zou zijn. Verhoogde onveiligheid: Het aanleggen van nieuwe fietsroutes door een kindvriendelijke woonwijk verhoogt de onveiligheid voor kinderen aanzienlijk. Meer fietsverkeer, inclusief scooters en e-bikes, zal de straten onveiliger maken voor spelende kinderen. De Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan zijn smalle straten die niet zijn ontworpen voor hoge verkeersdruk. Daarnaast bestaat het risico dat deze tunnels gebruikt worden door hardrijdende voertuigen/fietsen, wat de kans op ongevallen vergroot. Overlast en gebruik door ongewenste doelgroepen: De tunnels kunnen ongewenste overlast veroorzaken door gebruik door de verkeerde doelgroepen zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer in de late avond en nacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurtbewoners. Hangplekken in tunnels kunnen bovendien leiden tot vervuiling, geluidsoverlast en vandalisme, wat de leefbaarheid van de wijk negatief beïnvloedt. Onvoldoende Onderbouwing: In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. Het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Het ontbreken van concrete data en verkeersanalyses die deze noodzaak ondersteunen, maakt het moeilijk om dit voorstel te rechtvaardigen. Barrièrewerking: In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is naar mijn mening niet voldoende onderzocht en onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen hierbij	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een rol? Een grondige analyse van de huidige situatie en alternatieven lijkt te ontbreken. Efficiëntere Alternatieven: Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Financiële Overwegingen: De aanleg van nieuwe tunnels is een kostbare onderneming. Is er een gedegen kosten-batenanalyse uitgevoerd? Is rekening gehouden met mogelijke extra kosten door complicaties zoals het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts op het gebied van verkeer en stedelijke ontwikkeling kunnen de kosten vaak aanzienlijk hoger uitvallen dan begroot. Ook moeten de maatschappelijke kosten van overlast en verminderde leefbaarheid worden meegenomen in de overweging. Effect op de Wijk Tuindorp: Tuindorp is een kinderrijke wijk met veel jonge gezinnen. De realisatie van nieuwe tunnels zal de kindvriendelijkheid en veiligheid van de wijk aantasten. Meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van spelende kinderen drastisch verminderen. Smalle straten worden nog onveiliger en minder geschikt voor spelende kinderen. Dit kan leiden tot een vermindering van de leefkwaliteit en een verschuiving van gezinnen naar andere, veiligere wijken. Waardedaling van Woningen: De aanleg van fietstunnels in de directe omgeving kan leiden tot een waardedaling van de woningen in de wijk. Potentiële kopers kunnen afgeschrikt worden door de toename van verkeer en de mogelijke overlast die dit met zich	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meebrengt. De overlast tijdens de bouw en de veranderde verkeerssituatie na voltooiing van de tunnels kunnen de aantrekkelijkheid van de buurt verminderen, wat directe financiële gevolgen heeft voor de huidige bewoners. Wordt hier in de berekening ook rekening mee gehouden? Ecologische en Milieu-impact: De aanleg van nieuwe tunnels kan een aanzienlijke ecologische en milieu-impact hebben. Dit omvat de verstoring van bestaande groenvoorzieningen en mogelijk negatieve effecten op de lokale fauna. Daarnaast kan de bouw van tunnels leiden tot geluidsoverlast en luchtvervuiling door bouwactiviteiten. De ecologische waarde van de groene gebieden in en rondom Tuindorp moet worden beschermd. Sociale Impact: De sociale cohesie en de leefbaarheid van de wijk kunnen door de aanleg van de tunnels negatief beïnvloed worden. Buren zullen geconfronteerd worden met bouwoverlast en een mogelijke vermindering van de woonkwaliteit. De aanwezigheid van meer doorgaand verkeer kan de rust en veiligheid in de wijk ernstig verstoren. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan te herzien. Investeer liever in de verbetering en verfraaiing van de bestaande infrastructuur, wat een efficiëntere en minder ingrijpende oplossing zal zijn voor de bewoners van Utrecht.	
497	Ook wij sluiten ons aan bij de grote groep bezorgde bewoners in onze straat omtrent de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het zal u inmiddels ongetwijfeld duidelijk zijn waaruit onze bezwaren bestaan ten aanzien van een doorgaande route richting de stad. Zoiets hoort ons inziens niet midden door een stille straat te gaan die getypeerd wordt door de vele buiten spelende kinderen in onze wijk. Wij gunnen de bewoners van Overvecht eveneens verkeersluwte en denken	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat de ongelooflijke hoeveelheid geld die dergelijke tunnels kosten beter besteed kan worden aan het veiliger maken maken van de huidige verbindingswegen (bredere fietspaden, meer rotondes en drempels etc.) en/of andere belangrijkere zaken zoals groenvoorziening, huisvesting, armoedebestrijding, jeugdzorg etc. Wij hopen dat u al onze reacties net zo serieus neemt als medeinwoners van Utrecht en vernemen graag uw reactie op de geplande informatie-avond evenals het door u geschatte budget voor deze vermoedelijk extreem dure tunnels, die ons inziens weinig bijdragen aan de door u gestelde plannen.	
498	Ik woon in een gebied met een al hoge bebouwingsdichtheid aan de Zamenhofdreef. In de concept-omgevingsvisie is ons gebied aangemerkt als hoogstedelijk. Er wordt gezegd dat dat komt omdat wij straks langs een toekomstige HOV-lijn wonen. Maar ik zie dat er ook oranje en gele gebieden liggen langs diezelfde lijn. We krijgen straks ook te maken met een hyperstedelijk gebied in het centrum. Hier zal weinig ruimte zijn voor groen en daardoor sprake zijn van hitestress. Bij ons aan de overkant van het centrum, langs de Zamenhofdreef, zijn al voorzieningen zoals een dierenartsenprak□jk, tandarts en kapper. Functiemenging of levendigheid hoe□ hier dus niet mogelijk te worden gemaakt door het gebied te bestempelen als hoogstedelijk. In de hoven van de Zamenhofdreef waaraan wij wonen zien wij geen ruimte voor nog meer (hoog/laag)bouw. De openbare gemeenschappelijke groene ruimtes zijn geliefd en denk ik straks juist ook belangrijk voor toekomstige bewoners van het centrumgebied. Ik maak dan ook bezwaar tegen het rood kleuren van onze buurt zoals ik (en anderen) ook al hebben gedaan bij eerdere participatiemomenten. Daarnaast zit ik nog steeds met een aantal vragen: • Bij welke bouwvolumes (woningen per hectare) is sprake van een stedelijk gebied en vanaf welke bouwvolumes is een gebied eigenlijk hoogstedelijk? • Welke extra ruimte bieden de hoogstedelijke zones voor het toevoegen van bouwvolumes t.o.v. een oranje gebied (los van de hoogtes)?	Hoogstedelijke gebieden hebben een hogere dichtheid en zijn sterker gemengd dan stedelijke gebieden. Bij welke woningdichtheden of bouwvolumes dat precies is, is niet gedefinieerd. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels per kleur gebiedstype aangescherpt en aangevuld met uitgangspunten voor bouwhoogten, woonmix, groen en openbaar gebied en parkeren. Bovendien is verduidelijkt dat het grootste deel van de opgave (55-60%) plaats gaat vinden in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en Stationsomgeving. De overige hoogstedelijke gebieden zijn anders van opzet door bijvoorbeeld de karakteristieke hoven en hier is een beduidend kleiner deel van de opgave bedacht (15-20%). Dit is een reden dat we nu 2 typen hoogstedelijke gebieden hebben opgenomen: de rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Is het niet veel realistischer -gezien de bestaande bebouwing- om het gebied langs de Zamenhofdreef, Carnegiedreef en Rio Brancodreef aan te merken als stedelijk overgangsgebied (oranje)? • Zo niet, kunt u toelichten waarom niet? • Wat kunnen de consequenties zijn van ofwel stedelijk of hoogstedelijk aanmerken voor de huidige woonblokken, parkeerplekken en het groen dat niet voor niets ruim bemeten is gezien de al hoge bouwdichtheden rondom onze flats? Als kind van Overvecht ben ik drie jaar geleden al erg geschrokken van de massaliteit van de plannen. Van bovenaf is zonder dat het overgrote deel van bewoners hiervan wist of hier iets over te zeggen had, midden in de zomer 2021 bepaald dat onze wijk zwaar moet verdicht omdat er “opgaves” zijn. De stad heeft grote groeiambities (RSU 2040) en allemaal binnenstedelijk. Waar ik vooral moeite mee heb, is dat we het in Overvecht vooral moeten zien als “wijkverbetering”, het is voor ons “eigen bestwil” want we zijn zo kwetsbaar en we hebben zoveel problemen. Het zal allemaal, maar wij willen ook rustig wonen net als onze buren in Tuindorp. Ik vind het goed dat de visie eindelijk duidelijk maakt dat er in onze parken niet gebouwd wordt. Maar deze visie maakt van Overvecht verder wel 1 grote potentiële verdichtingslocatie. En waar vooral flink bijgebouwd mag worden met nog meer hoogbouw is op plekken waar de bebouwingsdichtheid al heel erg hoog is. Ik ben opgegroeid aan 1 van de 10-hoogflats aan de Carnegiedreef en heb ervaren hoe gezond en weldadig het is om vrij uit te kunnen kijken op het groen van die dreef en hoe fijn het is om tussen de flats ook een flinke groene buffer te hebben waardoor je niet het gevoel hebt opgesloten te ziten. Later leerde ik dat er principes achter zaten van licht, lucht en (groene) ruimte. Christine de Ruijter sprak van genereuze woningbouw in de Rietveldlezing van 2022. Groen dichtbij is belangrijk voor de gezondheid, maar met name in rode en oranje gebieden lijkt verdichten voorop te staan. Ik word daar ongelukkig van en velen met mij.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maak van Overvecht geen opeengepakt geto waar mensen zo snel mogelijk weer uit weg willen. Nu al hoor ik mensen zeggen dat ze gaan verhuizen als deze plannen allemaal doorgaan. Dat zijn dan mensen die een keuze hebben. Ik maak me zorgen om al die mensen die nog van niets weten en deze mogelijkheid niet hebben maar wel het hardst geraakt zullen worden. Het groen en de openheid houdt dit gebied leefaar. Blijf af van het groen dichtbij huis en de binnentuinen van Overvecht. Overvecht vangt al zoveel op, leg ook niet nog eens de hele woningcrisis en alle stedelijke ambities op onze schouders. Sluit Overvecht niet op. Er kunnen in Overvecht echt wel woningen bij maar zo massaal legt een te zware wissel op de wijk. Ik heb ook thuiswonende kinderen die wellicht straks ook in Overvecht willen blijven wonen -, maar ik moet er niet aan denken dat ze ingeklemd tussen 10-hoogflats zouden moeten wonen of aan een 10-hoog hof die aan alle kanten helemaal dichtgezet is. Als je bijbouwt, ga voor kwaliteit en niet voor kwantiteit en doe het met respect voor Overvecht en de bedoeling die de stedenbouwers ooit hadden, juist in de ‘rode’ danwel ‘oranje’ gebieden. “Enkele mensen gaan uitkijken op bebouwing in plaats van groen” lees ik in het participatieverslag. “Enkele mensen” . Alsof het er maar een paar zouden zijn en het iets heel onbeduidends is. Terwijl er een megabebouwing en verbouwing van de wijk voor ons ligt. Daarbij maak ik me ook zorgen over de betaalbaarheid van al deze woningen. Nee, ik ben er met deze visie niet gerust op dat Overvecht aangenamer en mooier wordt en houd mijn hart vast voor al die delen in mijn wijk waar de weg alvast wordt vrijgemaakt voor sloop/nieuwbouw en de onrechtvaardige gevolgen daarvan voor de gemeenschappen en gezondheid van mensen die hierdoor lang in onzekerheid moeten leven. • Wat zijn eigenlijk de “mitigerende” maatregelen om de gezondheidsschade daarvan te beperken? Want over het ongeluk dat deze visie kan brengen voor bewoners die hier nu gelukkig wonen, daar lees ik helemaal niets over.	

Nr.	Reactie	Antwoord
499	Via deze weg wil ik graag reageren op de visie. Met name op de plannen voor de locatie burezina. Het uitbreiden van de locatie voor maatschappelijke functies vind ik goed. Echter vind ik het onnodig om een woonlaag toe te voegen. Overvecht draagt qua aantal mensen per m2 op bepaalde plekken al veel bij, zeker rondom de burenzina met de grote flats in de wijk. De woonlaag bovenop de flat voegt hooguit extra overlast voor de omwonende toe, die al voldoende hoogbouw om zich heen hebben. Daarnaast zou ik het fijn vinden als de locatie niet hoger wordt dan 3 verdiepingen, liever nog 2. Er is al een parkeer tekort, genoeg verkeer en daarnaast dus al voldoende hoogbouw.	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. De gevolgen voor omwonenden en de parkeeroplossing zijn belangrijke aspecten die in de verdere planvorming goed meegenomen en afgewogen zullen worden.
500	Ik woon in een appartementencomplex aan de Tiberdreef en heb uw informatieavond in het wijkbureau bezocht. Graag laat ik u weten dat ik me zorgen maak over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op onze directe omgeving, het stationsgebied. Mijn medebewoners van het appartementencomplex hebben een zienswijze opgesteld die ook enkele zorgen en vragen bevat. Ik sluit me aan bij deze zienswijze. **Zienswijze bewoners Complex Aida op de Omgevingsvisie Overvecht (Stationsgebied)** De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken.	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. Onze zienswijze en zorgen: Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: ☐ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. ☐ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. ☐ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: ☐ Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen?	Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	☐ Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. ☐ Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon ☐ Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: ☐ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. ☐ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. Onze zorgen en vragen: ☐ Groene ruimte: We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks	duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? ☐ Sociale veiligheid: Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bij woonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. Kortom: *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.* We kijken uit naar verdere discussie en participatie in dit belangrijke proces.	
501	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
502	Op 8 maart ontvingen burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden een brief van een aantal bewoners van de Arnodreef, Butterflydreef en Rubicondreef met daarin grondige kritiek betreffende het proces van inspraak en participatie rondom de Omgevingsvisie Overvecht. Op 14 maart zijn hierover vragen gesteld door van Gert Dijkstra van EenUtrecht. We zouden vervolgens binnen enkele weken een antwoord van B&W kunnen verwachten maar hebben dat helaas nog niet ontvangen. Al hadden we niet verwacht dat het traject gelijk stop zou worden gezet op basis van onze kritiek, toch ben ik heel verbaasd dat dit traject zonder enkele correctie of bijsturing is doorgezet en dat er nu een ontwerp Omgevingsvisie ligt waarin eerder gesignaleerde fouten en mankementen worden herhaald. Natuurlijk wil ik gebruik maken van mijn recht om inhoudelijk te reageren: dat kan echter nauwelijks zonder daarbij de kritiek te benoemen op de gebrekkige communicatie, het onhandige taalgebruik en ook op het verhullende taalgebruik binnen dit proces. **1. De plannen voor mijn directe omgeving:** Toevoeging van zo'n 1000 woningen tussen station Overvecht en het groot winkelcentrum. Realisatie daarvan vooral in hoogbouw, 50 tot 70 meter hoog, met veel winkels en horeca en voorzieningen in de plinten. Er wordt ook een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer, HUB, ingericht. Het centraal	We beseffen dat u sommige documenten en reacties op brieven erg laat heeft ontvangen. Dat vinden wij erg vervelend en dit had niet mogen gebeuren. We waarderen daarom des te meer uw aanhoudende betrokkenheid en uw bereidheid om nog wel in de pen te klimmen en een zienswijze in te dienen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. 1. De plannen voor uw directe omgeving In uw reactie lezen we zorgen over de ontwikkelingen, waaronder een zorg over 'rood'. Uw gebied rond de Butterflydreef is inmiddels als oranje "Stedelijk gebied"

Nr.	Reactie	Antwoord
	station moet worden ontlast, er moet meer verkeer om het centrum heen worden geleid, maar alles moet wel naar station Overvecht, de moskee en de bestaande scholen kunnen. Er komt een snelle busverbinding over de Tripkade aangevuld met meer kleine bussen in de wijk. Parkeerplekken aan de rand van de wijk of in ondergrondse garages. Inmiddels wordt onderzocht of er een VO-school op de Winterboeidreef bij kan. **Help !** Ergens in november drong tot onze wijk door dat onze huizen “in het rood staan”. De een trok die conclusie uit de plaatjes van een enquête, een ander kreeg het te horen op het sportveld: “dat zijn toch jullie huizen die ze gaan afbreken?”. Op de participatieavonden, tijdens een paar extra bijeenkomsten en tijdens de inloopbijeenkomsten hebben we vaak onze zorg hierover geuit: we staan in het rood, wat betekent dat voor onze situatie? Keer op keer kregen we sussende en inhoudsloze antwoorden: Uw verkoopwaarde daalt niet. Wel dus, mensen kopen geen huizen die op de nominatie staan om afgebroken te worden. Dat wordt tegen die tijd bekeken. Welke waarde wordt vergoed als de gemeente onze huizen zou aankopen? Verbouwen? Dat mag u zelf weten. Daarmee wordt het risico voor de investering bij de bewoner/eigenaar gelegd. Wat als geïnvesteerd wordt en sloop toch sneller aan de orde is dan hier voorgespiegeld? Onteigening komt bijna niet voor, kan eigenlijk niet, zolang er geen initiatiefnemers (eh..investeerders) zijn gebeurt er niets. …maar waarom dan al die heisa??? Het is toch de bedoeling dat er op onze plek hoogbouw komt, dan moeten wij toch weg ?? Maakt u zich geen zorgen, zover is het nog niet… Wat als er naast je huis wordt gebouwd? Hoe zit dat met overlast van stof en geluid?	aangemerkt in plaats van rood "Hoogstedelijk". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef" In deze "Stedelijke buurten" gelden andere regels ten aanzien van de bouwhoogten; optoppen van bestaande bouw mag met maximaal 2 bouwlagen, nieuwbouw heeft een hoogte van 4-6 bouwlagen met mogelijke hoogteaccenten tot maximaal 10 bouwlagen. Mits dit zorgvuldig en goed in te passen is in de omgeving. Hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen zijn mogelijk, maar zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. In de "stedelijke buurten" is sloop-nieuwbouw eventueel mogelijk, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Maar in zijn algemeenheid blijven we terughoudend met sloop-nieuwbouw (zie paragraaf "Sloop-nieuwbouw?"). En gaan we in de omgevingsvisie uit van behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen.De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. We proberen de overlast bij bouw zoveel mogelijk te beperken. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager een BLVC-plan toe te voegen. Hierin staan afspraken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeerveiligheid en communicatie tijdens de bouw. De gemeente moet het BLVC-plan goedkeuren. Als een bouwer zich niet aan de afspraken houdt, kunt u een handhavingsverzoek indienen bij de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving van de dienst Vergunningen, Toezicht en Handhaving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kern van dit verhaal: <u>Er is nooit open en eerlijk over gesproken dat deze “ambities” voor onze wijk niet gerealiseerd kunnen worden zonder dat de eengezinshuizen en drie of vier omringende flats verdwijnen.</u> Wij hebben laten weten dat veel buren zich dit niet realiseerden omdat voorgaande folders te algemeen waren geformuleerd. Op ons verzoek om tenminste in de laatste wijkfolder duidelijk te benoemen dat het om mogelijke sloop van de woningen kregen we een “ja” maar toch is dat niet gebeurd. Vervolgens hebben wij zelf een folder verspreid en daarvoor een ruwe schatting gemaakt van het aantal woningen in onze wijk dat dat risico loopt. We kwamen uit op zo’n 600 (huur- en koop)woningen rondom onze buurt en aan de overzijde van de Moezeldreef. Wij concluderen dat er in dat geval niet 1000 maar 1600 woningen gebouwd moeten worden maar hebben op de vraag of hier rekening mee is gehouden in de plannen nog geen antwoord gekregen. Wat zou het **voordeel** voor de gemeente kunnen om geen open kaart te spelen op dit punt? • Misschien de gedachte dat men geen onrust moet zaaien zolang er geen concrete plannen zijn? • Of de gedachte dat de gemeente toch niets voor bewoners kan doen / geen verplichtingen heeft zolang er geen duidelijkheid is over sloop? • Of (erg negatief gedacht) dat het voordeliger is voor de gemeente om niet te benoemen dat grond in de nabijheid van een station in de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden is voor investeerders? De **nadelen**, ook voor de gemeente, zijn: • de onrust is wél gezaaid: bewoners zijn ernstig ongerust geworden over hun woonsituatie • bewoners hebben geen vertrouwen meer in oprechtheid van de gemeente	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de beleidsnota omgevingsvisie hebben we op pagina 9 (A1 Introductie) aangegeven wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op

Nr.	Reactie	Antwoord
	• bewoners hebben niet het gevoel dat de gemeente zich medeverantwoordelijk voelt voor nieuwe, gelijkwaardige, passende huisvesting • bewoners staan niet meer open voor communicatie terwijl een open houding heel hard nodig is gezien de complexiteit en de samenhang met andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Ik denk dat dat deels voorkomen had kunnen worden: A. door van meet af aan te benoemen dat er te weinig ruimte in Overvecht is om alle gewenste zaken te realiseren zónder dat er gesloopt moet worden. En dat liefst in duidelijke taal: in plaats hiervan kregen bewoners teksten met “zoekstrategiëen” en “denkrichtingen” op hun bordje. B. door van meet af aan te benoemen dat iedere bewoner van een huis dat gesloopt zal moeten worden op alle mogelijke steun van de gemeente kan rekenen. Die steun kan bestaan uit financiële compensatie, uit meezoeken naar alternatieve woonplekken, maar ook uit het organiseren of ondersteunen van buurtbijeenkomsten of het zoeken naar gelijkgestemden wanneer bewoners een bepaald ideaal hebben voor hun nieuwe woonomgeving. (zie D) C. door van meet af aan een stevig meldpunt in te richten waar mensen die zich zorgen maken over het dak boven hun hoofd terecht kunnen voor bovengenoemde hulp: nu of in de toekomst, zo lang als nodig is. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan de steun die de gemeente wil bieden aan initiatieven van bewoners. D. door het aanbod tot ondersteuning van die eigen initiatieven véél duidelijker vorm te geven en aan te bieden. Dit aanbod, zoals nu beschreven op blz. 15 in bijlage B, is in de participatiefase nauwelijks genoemd. Bewoners zouden daarvoor wooncoöperaties moeten oprichten. Dat is een mooi idee maar het zal voor de meeste bewoners niet haalbaar zijn om zelf plannen daarvoor te maken en te realiseren. Daar is veel meer steun voor nodig. Te beginnen met voorlichting, enthousiasmering, actieve steun, ook in de beginfase waarin redenen, doelen en mogelijkheden nog onduidelijk zijn.	buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. 2. Hoogbouw Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen 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. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. We herkennen het aandachtspunt voor de gemeenschappelijke ruimten. Deze moet passen bij de bewoners en vraagt om programmering om deze ruimtes ook daadwerkelijk te laten leven. Dit aandachtspunt zal in de uitwerking binnen concrete projecten worden meegenomen. Er wordt in heel Utrecht ingezet op het vergroten van het aantal sociale huurwoningen. In de meeste wijken geldt dat het aandeel sociale huur moet stijgen. Niet voor niets geldt voor nieuwbouw dat 40% uit sociale huurwoningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Hoogbouw Hoogbouw biedt meer mensen per vierkante meter onderdak dan laagbouw. Dat is het enige sterke voordeel van hoogbouw boven laagbouw. Het blijft de vraag of dit voordeel zo groot is dat we de nadelen ervan willen accepteren: veel mensen naast, onder en boven elkaar brengt een grote sociale druk met zich mee en werkt onveiligheid en criminaliteit in de hand. De gemeente denkt dit gedeeltelijk te kunnen voorkomen door het bouwen van portiekflats die zodanig zijn gebouwd dat mensen elkaar wel moeten tegenkomen: in portiek en opgang, in gezamenlijke ontmoetingsruimtes, in gedeelde (dak)tuinen. Als voorbeeld hiervoor worden de Experimentele Flats in Overvecht Noord genoemd. Maar bewoners hiervan hebben een dusdanig sociale instelling en/of behoefte om met anderen hun woonomgeving te delen dat ze die woonsituatie zelf hebben opgezocht! Wat is er te verwachten wanneer mensen in zo'n woonsituatie belanden zonder dat ze hier zelf voor gekozen hebben? Er is best kans dat er een goed leefklimaat ontstaat in deze soort flats maar de kans is even groot dat dat niet gebeurt. Bedenk hierbij dat gemeenschappelijke ruimtes waarmee geen binding ontstaat, waar bewoners zich niet verantwoordelijk voelen, het risico van verwaarlozing lopen en op die manier verworden tot een bron van ergernis en conflict. Voor zover mij bekend zijn er geen vergelijkende onderzoeken gedaan, zijn er hieromtrent geen cijfers bekend en is er geen reden om het model van de experimentele flats als oplossing naar voren te schuiven. Ik hoor het graag van u als die onderzoeken er wél zijn. Een tweede oplossing zoekt de gemeente in het brengen van meer evenwicht tussen sociale woningbouw en de wat duurdere huur- en koopwoningen. Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat bewoners van sociale woningbouw vaak meerdere problemen met zich meedragen. Vermenging van de verschillende lagen van de bevolking zou dan tot minder druk leiden.	moet bestaan (coalitieakkoord 2022). Omdat het aandeel sociaal in Overvecht al relatief hoog is, geldt dit percentage niet voor Overvecht. Het aandeel mag in deze wijk dalen, maar het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Een hoogstedelijke gebied heeft een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit. Het kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik en door functiemenging. Vaak liggen dit soort gebieden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per definitie te bestaan hoogbouw. Er zijn hoogstedelijke gebieden die bestaan uit stedelijke blokken. Deze voorbeelden kennen we uit Berlijn, Parijs of Barcelona. Daar kan hoogbouw onderdeel van zijn. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Hoogbouw moet ook echt heel goed zijn. Hierbij gaat het niet om de hoogste toren, maar om het fijnste straatleven. Het gaat om een prettige (werk- of) woonplek, onder meer vanwege de grote diversiteit aan voorzieningen waar je naartoe kan lopen. In dit soort gebieden kunnen grote en kleine gebouwen door elkaar staan. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. 3. Uitbreiding winkels en winkelcentra We begrijpen uit uw zienswijze dat u de omgevingsvisie op een aantal fronten te globaal en te algemeen vindt, waardoor voor u niet duidelijk is aan welke concrete verbetering dat bijdraagt. Daarom benadrukken we dat de omgevingsvisie de hoofdlijn van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de wijk schetst met 2040 als horizon. Daarbij zijn nog veel onzekerheden en daarom is de omgevingsvisie op sommige punten globaal. Voor de extra woningen, werkplekken, verduurzaming en vergroening etc. is verdere uitwerking tot concrete projecten noodzakelijk. Over die projecten is opnieuw participatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk Overvecht is hiertoe opgedeeld in acht buurten. Zoals de tabellen op blz. 186 – 189 van bijlage B laten zien kent de Taagdreef e.o. een redelijke verdeling op dit punt en mag het aantal huurwoningen gelijk blijven. In andere buurten zou het percentage onevenwichtiger zijn en moeten er meer of minder sociale huurwoningen komen. Zou een andere verdeling in Overvecht echt helpen om “de pijn eerlijker te verdelen”? Schiet de ene buurt er iets mee op als de andere buurt op gelijke wijze belast wordt? Het is voor mij zeer de vraag of deze redenering klopt en de “sociale opgave” echt gehaald wordt wanneer bij het verdelen van de pijn alleen gekeken wordt naar de wijk Overvecht. Is het niet zo dat het etiket “zwakste wijk” in de loop der geschiedenis keer op keer doorgeschoven is? Vroeger droegen wijken als Ondiep en Sterrenwijk die titel, daarna werd het Kanaleneiland. Sinds die wijk gerenoveerd is en bewoners daarvan een plek kregen in Overvecht, schoof het etiket “vanzelf” door naar onze wijk. Gemeente Utrecht: verdeel die pijn en die zorgen nou eens echt door in elke wijk het percentage sociale huurwoningen in evenwicht te brengen met de duurdere behuizing! Het begrip “hoogstedelijk” komt niet voor in het woordenboek. Ik vind het wel terug op websites van projectontwikkelaars en architectenbureaus. Ik ervaar het als een verhullende manier om te spreken over hoogbouw: laten we vooral het beestje niet bij de naam noemen want men zal schrikken. Jazeker, ik schrok toen ik uiteindelijk in de wijkfolder van april las dat het om bouw van 50 tot 70 meter hoog gaat. Deze flats zullen in plaats van en tussen de huidige bebouwing inkomen. Fietst u eens in de wijk rond, kijk goed naar de huidige hoogtes, naar de plekken waar u de blauwe lucht wel of niet kunt waarnemen en bedenk dan hoe de geplande steenmassa’s ons blikveld in de toekomst zullen belemmeren. **3. Uitbreiding winkels en winkelcentra.**	mogelijk en de tijd zal moeten uitwijzen wat voor initiatiefnemers wanneer mogelijk is qua ontwikkelingen. De omgevingsvisie maakt het toekomstperspectief in ieder geval beleidsmatig mogelijk en initiatieven die daar binnen passen kan de gemeente zo faciliteren. Tot slot gaat u in op winkelcentra en online winkelen. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei blijkt uit onze inschattingen dat de vernieuwing en eventuele groei van voorzieningen - waaronder winkels -nodig is. Juist door winkels te moderniseren en te mengen met andere publieksgerichte functies zoals sport, horeca of cultuur ontstaan er aantrekkelijke plekken, die van meerwaarde zijn voor de wijk en voor de buurten in de wijk. 4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Hoogstedelijk” staat in de visie van de gemeente niet alleen voor hoogbouw maar voor hoogbouw met veel kantoren, winkels en horeca die tot “bedrijvigheid” moeten leiden en Overvecht een echt stads karakter moeten geven in plaats van het karakter van de buitenwijk dat het sinds jaar en dag heeft. Zou dat misschien komen doordat Overvecht een buitenwijk ís? In het ontwerp Omgevingsvisie, deel A, blz. 5 staat te lezen: “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.” Varianten hierop lezen we in alle infomateriaal en hoorden we op elke bijeenkomst. Waarom toch die vage, algemene bewoordingen? Als iets nog niet duidelijk en exact geformuleerd kan worden: zeg dat dan of benoem het niet. Laat de blabla achterwege want juist dat roept wantrouwen op. *Wat is goed? Wat is verbetering? Verbetering voor wie? Wie beoordeelt dat?* Zelf geniet ik van de rust van Overvecht en heb ik geen behoefte aan meer winkels, horeca of bedrijvigheid. Dat terzijde want ik begrijp goed dat de woningnood zo hoog is dat het belang van het individu misschien moet wijken voor het belang van anderen die ook willen wonen. De nieuwe bewoners hebben waarschijnlijk ook graag een supermarkt in de buurt. Er is zeker ook ruimte voor een goede biologische supermarkt. Verder verwacht ik dat nieuwe bewoners hetzelfde gedrag zullen vertonen als andere consumenten in Overvecht, Utrecht en Nederland: online bestellen, geen tijd meer besteden aan het bezoeken van winkels, zeker niet aan drukke winkelcentra met parkeerkosten. Online winkelen heeft het overgenomen. Een nieuw groot winkelcentrum bouwen, nieuwe winkels rondom het station, meer winkelstrips….al deze plannen komen voort uit wensdenken, zijn luchtfietserij, onlogisch en zullen opnieuw tot leegstand leiden. **4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie** Ook het begrip “mobiliteitstransitie” is nog niet in van Dale terug te vinden. Gezien de commotie op de sociale media en de demonstratie van 11 mei jl.	Bedankt voor uw adviezen met betrekking tot het beter uitdragen van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van mobiliteit en groen etc., zowel stadsbreed als voor Overvecht. - We zullen er over nadenken hoe we het instand houden van particuliere groene daken op lange termijn juridisch kunnen borgen. - Appartementen hebben vaak groene binnentuinen terwijl we bij de laagbouwwoningen veel verhard tuinen zien. En we zijn blij dat veel bewoners door acties als tegels wippen hun tuin hebben vergroend en hopen dat dat in de toekomst nog gaat toenemen. We zijn ook heel zuinig op de bestaande (sociale) eengezinswoningen en zien alleen op plekken met een heel goede OV bereikbaarheid mogelijkheid en wenselijkheid voor verdichting. - Als u uw eigen gevel wil vergroenen mag dat. Als u niet zelf eigenaar bent moet u eerst toestemming vragen van de eigenaar. 5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. De fiets is inderdaad een essentieel vervoermiddel in onze omgevingsvisie voor Overvecht en zal een centrale rol spelen in de uitvoeringsplannen. Het behoud van duidelijke scheidingen tussen fiets- en wandelpaden is belangrijk voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers. We streven ernaar om in de ontwerpen die gemaakt worden in de uitwerking duidelijke en veilige scheidingen aan te brengen waar mogelijk, om conflicten tussen verschillende weggebruikers te minimaliseren. Uw opmerking over het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en de bijbehorende veiligheidsrisico's is zeer terecht. Hiervoor hebben we ook stadsbreed aandacht. De ruimte voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als in de openbare ruimte, is een belangrijk aspect. We erkennen de uitdaging om in de uitwerking voldoende fietsenrekken te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van plannen kijken we hier goed naar. Daarbij houden we uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor fietsers met een beperking en oudere fietsers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vermoed ik dat dat voor een deel van de Overvechters nu gelijk staat aan het afsluiten van Overvecht voor de auto. Ambtenaren hebben meerdere malen gezegd dat ze het moeilijk vinden om informatie helder, duidelijk en evenwichtig over te brengen. Dat is heel begrijpelijk: de materie is complex en het is niet vreemd als niet elke ambtenaar elk onderdeel ook echt overziet. Dat mag er echter niet toe leiden dat de burger onvoldoende informatie krijgt en gesprek en besluitvorming hierover gehinderd worden. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij dit onderwerp: belangrijke aspecten zoals opwarming van de wijk door het vele gesteente, de waterhuishouding binnen de wijk, het belang van vergroening en groene verbindingen kwamen nauwelijks aan bod. De discussie versimpelde snel tot: wel of geen auto door de dreven, wel of geen parkeerplaats naast mijn huis. In bijlage B vind ik dan ook voor het eerst een toelichting op de noodzaak tot het autoluw maken van de wijk, het versterken van fiets- en wandelpaden, het versterken van openbaar vervoer en het vergroenen van de wijk. Deze onderbouwing is uitgebreider en informatiever dan alles wat in eerdere documenten stond of op bijeenkomsten is uitgelegd. Ik krijg eindelijk een beeld van de manier waarop is nagedacht over het “robuuste groen” en ik krijg een heel klein beetje meer vertrouwen in de oprechtheid van de gemeente om de doelstelling van 80 ha groen ook daadwerkelijk te willen behalen. Er blijkt bijvoorbeeld ook uit dat regulering van de verkeersstromen geleidelijk zal gaan en bijsturen in de komende jaren mogelijk is. Die nuance ontbrak in de presentatie. Dat wil niet zeggen dat alles wat in deze hoofdstukken staat helder of begrijpelijk is. Een veelgehoorde klacht is dan ook dat al deze informatie alleen door academici te lezen is. In mijn visie is elke boodschap, hoe ingewikkeld de inhoud ook is, in heldere taal te vatten en voor iedere lezer begrijpelijk te maken. Met name de hoofdstukken 3 (Onderbouwing Groen en Profielen) en 4 (Onderbouwing Mobiliteit) uit bijlage B hadden in heldere taal en duidelijke afbeeldingen in de participatiefase uitgedeeld en besproken moeten worden.	6. Hoe haalbaar zijn de plannen? Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. Thema's als energievoorziening, aardgas en veiligheid van elektrische auto's zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn ogen is het terugdringen van het autoverkeer een goed streven: het is nodig voor onze gezondheid en voor het leven van de generaties die na ons komen. Dit onderwerp is naast de woningbouw het belangrijkste element van de Omgevingsvisie en daarmee ook een heet hangijzer. Voor veel bewoners misschien wel het heetste hangijzer: als huurder kun je bij gedwongen verhuizing immers wel rekenen op vervangende woonruimte. Het “afnemen” van de auto wordt als een ernstige inbreuk op de privacy ervaren. De aanpassing van onze omgeving aan de klimaatsverandering is ook een ingewikkeld onderwerp en maatregelen grijpen ook daadwerkelijk in op ons dagelijks leven. De manier waarop de informatie nu is verspreid helpt niet om bewoners van de noodzaak te doordringen, goodwill te kweken en iedereen mee te krijgen in deze transitie. Àls het bereikt kan worden dan alleen door volledige en open informatie, geschreven of verteld door mensen die inhoudelijke kennis van zaken in heldere taal weten om te zetten. Dit vraagt tijd en geduld. Ik begrijp dat de Omgevingswet zoals deze de afgelopen jaren ontwikkelt is veel aspecten van het dagelijks bestaan en onderling verkeer omvat en daarmee flink verschilt van de vroegere regelgeving. Ik zie ook wel de noodzaak daartoe. Toch denk ik dat de gemeente te veel vliegen in één klap heeft willen slaan. Die klap veert terug in het eigen gezicht. Ik stel daarom voor: A. Zet stadsbreed in op voorlichting, informatie- en gespreksbijeenkomsten over de manier waarop Utrecht om wil gaan met klimaatverandering, vergroening, auto, openbaar vervoer, milieu. B. Leid de discussie richting de wenselijkheid / noodzaak van autoluwe wijken. Probeer vergelijkbare maatregelen in meerdere wijken te introduceren zodat Overvecht niet alleen staat in het “trekken van de kar”. C. Maak een serie van brochures waarin de nu bekende feiten, stand van zaken rondom klimaatadaptatie en de onderbouwing van de voorgestelde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maatregelen in begrijpelijke taal worden verwoord. Verspreid die serie en zorg dat de deeltjes makkelijk verkrijgbaar zijn. D. Blijft de noodzaak om Overvecht op korte termijn autoluw te krijgen overeind, overweeg dan een overgangsperiode waarin bewoners mogelijkheid krijgen om te verhuizen als zij zich niet kunnen vinden in deze keus. Het meldpunt genoemd onder 1.C kan daar ook een rol in vervullen. Ter afsluiting nog een opmerking over de relatie vergroening en hoogbouw: in de plannen wordt gesproken over de gemeenschappelijke, groene ruimte tussen de flats, daktuinen en verticaal groen waardoor de hoogbouw niet ten koste zal gaan van versterking van het groen in de wijk. Dat zal tegenvallen: • De huidige situatie van het groen in Overvecht wordt beschreven als “rommelig” en “verwaarloosd”. Dat klopt en dat is ten dele te wijten aan het feit dat het gemeenschappelijk groen betreft. Te weinig mensen voelen zich betrokken bij het stukje groen voor hun deur of bij het parkje waarin ze hun hond uitlaten. De gemeente Utrecht weet dat wel en daarom zijn er allerlei acties om mensen meer bij het openbaar groen te betrekken en hen het gevoel te geven toch een beetje eigenaar te zijn: Adopteer een boomspiegel; Gratis plantjes voor je geveltuin; Groene Buurtbon, Boomspiegelfeest. Zal er over een jaar of tien ook actie moeten worden ondernomen om bewoners te bewegen hun gezamenlijke daktuinen groen te houden? Er is nog niet veel ervaring opgedaan met verticale tuinen en begroeiing van zulke hoge gevels. Is dit een vorm van tuinieren waar bewoners zelf nog iets aan bij kunnen dragen? • Hoewel er natuurlijk ook veel betegelde tuinen zijn (of waren, met dank aan de actie Tegel Wippen) zijn er ook veel tuineigenaren die zich inzetten voor “hun” groen en zo bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk. Met het verdwijnen van laagbouw zullen de bijbehorende tuinen ook grotendeels verdwijnen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. Toch krijgt de fiets in de hele documentatie weinig aandacht. Worden fiets- en wandelpaden een geheel, zoals bijvoorbeeld in sommige parken, of blijft er een scheiding? Ik mis visie op het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en op het gevaarlijke rijgedrag van deze verkeersdeelnemers: met het verdwijnen van de auto op straat verdwijnt de prikkel voor deze groep om voorzichtig te rijden. Dit gaat ten koste van de gewone fietser en de wandelaar. Routes waar auto's geweerd worden zijn daarom niet per definitie veiliger! Er wordt geen woord gewijd aan de ruimte die nodig is voor het opbergen en het stallen van fietsen, bij huis en in de openbare ruimte moet daarvoor plek gemaakt worden. Veel fietsen in de openbare ruimte vragen veel fietsenrekken. Veel fietsenrekken zullen ruimte aan het groen onttrekken. Mocht men denken aan ondergrondse fietsenstallingen dan wijs ik erop dat die niet geschikt zijn voor fietsers met een beperking en voor oudere fietsers en die laatste groep is ruim vertegenwoordigd in Overvecht. **6. Hoe haalbaar zijn de plannen?** Misschien geen onderwerp waar ik me als burger druk over zou moeten maken: als de gemeente met voorstellen komt dan zullen die toch getoetst zijn op praktische haalbaarheid? Toch heb ik vragen: • Er zijn problemen met de huidige energievoorziening: het stroomnet loopt hier en daar vast, om nieuwe woonwijken te kunnen aansluiten zijn nieuwe stroomcentra en passende nieuwe bekabeling nodig. • De aardgasplannen stagneren. • Er zijn problemen met de watervoorziening. • Er zijn grote vraagtekens omtrent de veiligheid van elektrische auto's in parkeergarages.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al is mijn boodschap aan de gemeente niet: stop alle plannen maar in de ijskast. Mijn boodschap is wel: houd bij alle voorstellen en plannen veel meer rekening met de invloed hiervan op bewoners. Verschuil je daarbij niet achter participatieprotocollen maar bekijk per wijk, per situatie wat nodig is om tot goed gesprek en goede besluitvorming te kunnen komen.	
503	Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed. Overvecht is een relatief jonge wijk met een directe omgeving waarin vele eeuwen aan ontwikkeling van landschap en bebouwing zichtbaar en beleefbaar zijn. Overvecht is ook een wijk die al 25 jaar sociaaleconomisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk een dynamische ontwikkeling doormaakt en de komende jaren tegemoet gaat. Erfgoed kan in deze ontwikkeling een inspirerende en stimulerende rol vervullen. Erfgoed is niet alleen drager van de identiteit van een gebied, maar ook van de identiteit van (groepen in) de samenleving. Die identiteit kan ook en zal mogelijk steeds meer meervoudig zijn, vanuit verschillende waarden, benaderingen, generaties en groeperingen. Overvecht kent een grote diversiteit aan bewoners met een verscheidenheid in achtergrond en bewoningsgeschiedenis: mensen die als het ware de eerste paal nog hebben zien slaan en mensen die net aankomen. Erfgoed kan voor al deze bewoners een belangrijke verbindende factor zijn door het te behouden, te benutten en te beleven.	Wij onderschrijving dat erfgoed en de cultuurhistorische waarden identiteit geven aan de wijk en dat het van belang is voor de diverse (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk. Het zorgvuldig omgaan met deze waarden - en waar mogelijk versterken - is één van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Met name in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 worden deze waarden in beeld gebracht om zo bij uitwerking te kunnen sturen op de karakteristiek van Overvecht en de bijbehorende cultuurhistorische waarden.
504	Graag deel ik met u mijn zienswijze m.b.t. omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder het scenario waarbij tuindersvereniging Ons Genot moet verplaatsen naar een andere plek. In 2017 mochten wij (een jong gezin met een dochter van toen 3 en een tweede dochter op komst) na ongeveer een half jaar op de wachtlijst te hebben gestaan, een tuin overnemen op het complex: tuintje 64. Het is een tuin van 250 vierkante meter met daarop twee mooie grote wilgen die zorgen voor sfeer en schaduw. We hebben de (toen flink verwaarloosde) tuin flink onder handen genomen: aanleggen van moesvakken, een nieuw gazon, borders, compostbakken en de daarbij behorende nieuwe beplanting. Dit deden - en doen wij samen met twee andere huishoudens .	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De plek is letterlijk een oase voor ons, die met 10 minuten fietsen goed en makkelijk te bereiken is. We leren onze kinderen hoe dikke pompoenen groeien uit kleine zaadjes en hoe belangrijk die 'vieze wormen' zijn voor de grond. We schuren en verven onze huisjes. We vieren er verjaardagen, zoeken jaarlijks de paaseieren, BBQ-en met vrienden en gaan er naar toe voor verkoeling als de zomers te heet worden. Het is een bijzondere vereniging met inmiddels een vertegenwoordiging van meerdere generaties, culturen en gezinssamenstellingen. Wij als 'groentjes' weten dat we altijd mogen aankloppen bij de oudgedienden voor advies of hulp. De vereniging is hecht en zorgzaam voor elkaar en voor het complex en voor de grond waarop al het groen groeit. Het zou onbeschrijfelijk zonde zijn als deze plek zou worden opgeheven. De grondkwaliteit, de biodiversiteit en de hechte gemeenschap van jong en oud is niet zomaar te 'copy pasten'. Er zal veel verloren gaan.	
505	Een nieuwe fietstunnel tussen Tuindorp en Overvecht lost geen direct probleem op, er zijn immers al goede fietspaden langs Tuindorp die aansluiten op scholen (Gerrit Rietveld Academie), winkelcentrum (De Gaard) en doorgaande routes naar het centrum van Utrecht. Het aanleggen van een nieuwe fietstunnel creëert wel problemen in een rustige wijk. Met name de verkeersveiligheid wordt een issue. Er zijn drie basisscholen in Utrecht en veel kinderen spelen op straat. Een extra fietstunnel leidt niet alleen extra fietsers door de wijk, maar ook brommers, scooters, fatbikes en andersoortige snelle elektrische fietsen. Waarom zouden we zoveel extra verkeer door een woonwijk willen leiden, met allemaal smalle straten, terwijl er al veilige routes om de wijk liggen? Dit is in strijd met het feit dat er juist veel extra aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid rondom de drie scholen in de wijk. Naast verkeersveiligheid is ook afname van de algemene veiligheid te verwachten. Een fietstunnel, ook wanneer deze verlicht is, trekt gedoe aan. Hangjongeren, graffiti, vuurwerkoverlast, extra vluchtroutes waar de politie met de auto niet bij kan, etc. Dit geldt voor beide kanten van de tunnel.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naar onze mening lost de extra tunnel geen direct probleem op, maar worden er wel enorme kosten gemaakt om de tunnel aan te leggen. Volgens ons kan dit geld beter besteed worden, bijvoorbeeld aan groenvoorziening of verduurzaming. De verschillen tussen beide wijken zijn groot, maar dat zal niet veranderen door het aanleggen van een nieuwe tunnel tussen beide wijken.	
506	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
507	**Gezamenlijke zienswijze buren Arnodreef, Butterflydreef, Rubicondreef**	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bedoeling van de zienswijze is dat met name gereageerd wordt op de inhoud van het ontwerp Omgevingsvisie zoals dat er nu ligt. Toch komt in bijna elke zienswijze die ieder van ons persoonlijk heeft gestuurd steeds ongenoegen, verbazing, ontgoocheling over de manier van communiceren van de gemeente tot uiting. Het is erg lastig om het alleen over de inhoud te hebben. Het helpt daarbij natuurlijk niet dat we geen antwoord hebben gekregen van de gemeente op onze brief van 8 maart. Het participatieproces liep verder, mét de door ons gesignaleerde “weeffouten”. Als buren brengen we de volgende punten en vragen onder de aandacht van de gemeente: **Inhoud inloopbijeenkomsten:** Om goed voorbereid te zijn op de inloopbijeenkomsten hebben we als groep vragen verzameld. In onze nabespreking bleek echter dat er bijna geen antwoord is gekomen op die vragen. Daarom sturen we de lijst mee als bijlage bij deze gemeenschappelijke zienswijze. We kunnen inhoudelijk moeilijk commentaar geven als we de feiten nog niet voldoende kennen. De tevredenheid over het verloop en de gegeven informatie van de inloopbijeenkomsten was wisselend: voor sommigen was met name de presentatie via de borden verhelderend. Enkele bewoners voelden zich door het gesprek op de inloopbijeenkomst gerustgesteld wat betreft mogelijke onteigening: dit zou echt niet aan de orde zijn en niet kunnen. Op de bijeenkomst van 30 april kantelde dat gevoel van geruststelling weer: toen luidde het antwoord op deze vraag weer: het is zeer onwaarschijnlijk, het ligt zeker niet in de bedoeling, de gemeente doet er alles aan om samen tot overeenstemming te komen maar in het uiterste geval kan overgegaan worden	Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In beleidsnota omgevingsvisie geven we op pagina 9 (A1 Introductie) aan wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. U geeft aan dat u de fasering van de inspraakperiode niet correct vindt. Bij vrijgave van de ontwerp omgevingsvisie is dit gepubliceerd via de wettelijk verplichte kanalen. Daarnaast hebben we verschillende communicatiemiddelen ingezet om zoveel mogelijk Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en de inspraakperiode. Bijvoorbeeld met een wijkbericht, via

Nr.	Reactie	Antwoord
	tot onteigening. De procedure hiervoor staat beschreven in de folder “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven.” (ter plekke uitgedeeld) Er blijft dus onzekerheid op dit punt. **Procedure van de inspraakfase.** We brengen onder de aandacht dat de fasering van de inspraakfase niet correct is. Tijdens de inspraakfase van zes weken werden er inloopbijeenkomsten gehouden. Naar onze mening hoort alle informatie goed gedeeld te zijn met betrokkenen voordat de inspraakprocedure begint. De gegeven inspraaktermijn loopt van 8 april tot 20 mei. Op 9 en 10 april viel het wijkbericht in de bus met daarin de data van drie inloopbijeenkomsten, de laatste op 25 april. Dat betekent dat degenen die tijdens de inloopbijeenkomsten pas informatie kregen niet zes maar drie weken de tijd hadden. Drie weken om zich te verdiepen in de schriftelijke en digitale informatie, deze tot zich te laten doordringen, buurtgenoten op te zoeken voor overleg of samenwerking en vervolgens nog een zienswijze te schrijven. Gelet op de complexiteit van de Omgevingsvisie vraagt de gemeente daarmee onevenredig veel van bewoners en ontzegt hen de kans om zich voldoende te kunnen verweren. Op vragen hierover gaven ambtenaren het antwoord dat deze fasering van de inspraak is voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. Het betreft algemene afspraken waar niet van afgeweken kan worden. Anderzijds horen we ook dat de Omgevingswet ruimte laat aan gemeentes voor eigen invulling en aanpassing. We doen een dringend beroep op de gemeente om informatie en inspraak/beroeps/bezwaar termijnen in het vervolg gescheiden te houden.	sociale media en via mail. Tussen het geven van een opdracht voor het versturen van ruim 16.000 wijkberichten en het ontvangen daarvan kan enkele dagen zitten. U geeft aan dat u vindt dat de bijeenkomsten vooraf aan de inspraakperiode hadden moeten plaatsvinden. Wij hebben de bijeenkomsten bewust twee weken na de start van de inspraakperiode georganiseerd. Op die manier kregen Overvechters vooraf de tijd om zich in te lezen, zodat ze zich daarmee zo goed mogelijk konden voorbereiden op de bijeenkomsten en eventuele vragen konden formuleren. U vindt dat de moskee te weinig is betrokken bij het participatieproces. Naast de gesprekken die door u zijn genoemd, is met de voorzitter van de moskee ook contact geweest over het organiseren van een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2023 in de moskee. Deze is toen uiteindelijk niet doorgegaan door de ontwikkelingen in Gaza, waar wij uiteraard veel begrip voor hadden. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Informatie aan de moskee We hebben in de diverse extra gesprekken die we de afgelopen tijd met de gemeente hebben gevoerd steeds aangegeven dat wij de indruk hadden dat buren met een niet-Nederlandse achtergrond niet voldoende geïnformeerd waren. We hebben daarom gevraagd om een extra bijeenkomst voor hen en gevraagd of de moskee wel goed geïnformeerd was. Volgens antwoord op de bijeenkomst van 30 april heeft de gemeente een gesprek of gesprekken gevoerd met de bestuursvoorzitter van de moskee. Directe aanleiding hiervoor was de wens van de moskee om aan de achterkant te mogen uitbreiden. De Omgevingsvisie is toen toegelicht en daarbij is afgesproken dat bij toekomstige plannen, zoals een mogelijke uitbreiding van de moskee, de gemeente en de moskee samen in overleg zouden gaan. Deze week bleek echter uit contact van [NAMEN] met de bestuursvoorzitter dat hij toch niet voldoende geïnformeerd is. Het gevoerde gesprek in oktober was ging inderdaad over de wens tot uitbreiding. Van eventuele ingrijpende plannen voor buurt en moskee was hij niet op de hoogte, en dat terwijl de moskee toch op grond staat die in het ontwerp Omgevingsvisie in het rood is aangemerkt als “hoogstedelijk gebied”. Onze vraag: de moskee is met zo’n 2000 bezoekers, waarvan velen ook buurtbewoners zijn, toch een belangrijk element in dit deel van Overvecht. Hoe kan de communicatie met de moskee dan toch zo onduidelijk verlopen? Informatie aan de buren: Tuindorp De wijk Overvecht is opgedeeld in 8 buurten. De wijkfolder die ieder in de bus kreeg bevatte een plaatje van de eigen buurt. Daarmee zagen wij als bewoners van de ene zijde van de Moezeldreef bijvoorbeeld niet wat er aan de andere zijde zou gebeuren. Om een totaalbeeld te krijgen moest je de puzzelstukjes naast elkaar leggen of je verdiepen in de nota plus bijlagen. De buren in Tuindorp kregen geen wijkfolder in de bus want ze zijn nu eenmaal geen Overvecht. Maar ja, het zijn wel buren wiens uitzicht in de toekomst misschien flink zal veranderen. Ook het onderlinge verkeer kan drastisch veranderen met de nieuwe plannen. We hebben zelf zo onze gedachten over	U geeft aan dat u de aparte buurtkaarten niet duidelijk vond. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We hebben voor kaarten op buurtniveau gekozen omdat deze het meest concreet vertellen wat er in iemands buurt aan voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie staan. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). U geeft aan dat de gemeente Tuindorp onvoldoende heeft betrokken. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Desondanks erkennen wij dat we meer hadden moeten doen om bewoners van Tuindorp te bereiken en betrekken. U geeft aan dat in het participatieverslag de wensen, plannen en ambities hetzelfde gewicht hebben en er geen onderscheid wordt gemaakt in impact van deze veranderingen op Overvechters. Dit klopt. Wij denken dat dat onmogelijk kan, omdat iedere Overvechter een ander gewicht hangt aan de verschillende waarden die in de wijk aanwezig zijn. U geeft aan dat u de betrokkenheid van Overvechters bij de participatie laag vindt. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdeling van de nieuwbouw over de Utrechtse wijken en hebben hier en daar nagevraagd hoe onze Tuindorpse buren daarover denken. Nee. Ze bleken nog weinig van de plannen gehoord te hebben. We hebben dat op 30 april ingebracht. Inmiddels heeft de gemeente contact gezocht met Tuindorps Belang: er blijken veel vragen te leven over “onze” Omgevingsvisie en er is nu een informatiebijeenkomst gepland op 27 mei. Het bestuur van Tuindorps Belang wijst er wel op dat een zienswijze ingediend moet worden voor 20 mei. Onze vraag: is het verstandig om zulke scheidslijnen aan te brengen tussen buurten en wijken waar het gaat om het informeren en besluiten over zulke ingrijpende wijzigingen? De bij bewoners opgehaalde informatie Op de website van DenkMee bleek in april 2024 een nieuw stuk geplaatst te zijn: het Participatieverslag Omgevingsvisie Overvecht van April 2024 met als ondertitel “De 101 waarden van Overvecht”. Op blz. 22 van dit stuk wordt tenslotte min of meer benoemd dat de hoogstedelijke bouw hand in hand zal gaan met sloop. Het moet nog maar eens opgeschreven worden: In alle gesprekken, in alle documentatie, in alle enquêtes en ook in dit samenvattend verslag lijken de wensen, plannen en ambities allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Er wordt ook in dit deel niet duidelijk gemaakt dat de ene verandering veel meer impact en consequenties zal hebben dan de andere! Dat schrijnt! We wijzen erop dat de aantallen bewoners die op de enquêtes hebben gereageerd niet bepaald indrukwekkend zijn. Dit in tegenstelling tot wat er gesuggereerd wordt in het Participatieverslag. Hier wordt ook de indruk gewekt dat er heel, heel veel wensen van bewoners gehonoreerd worden in de Omgevingsvisie. Toch hebben we al eerder	Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor ‘bij u’ ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen. Tijdens het gehele participatieproces zijn nog eens 15 bijeenkomsten georganiseerd. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Ook hebben we bijeenkomsten voor ‘visiedenkers’ georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. 1. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en het station, de hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemd wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Hierbij gaan we in op het type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. 2. Wanneer wat gaat gebeuren en of er iets gaat gebeuren is nog onduidelijk. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beargumenteerd dat de vraagstellingen van de enquêtes niet eenduidig waren en daarmee de “opgehaalde informatie” bepaald niet betrouwbaar is. Ook de opkomst bij de inloopbijeenkomsten lijkt ons erg mager: 100, 60 en 120 bewoners op het totaal van zo’n 34.000. Verzamelde Vragen 18-4-2024 Sloop en Hoogbouw 1. Waarom zou er op de plek waar onze huizen staan hoogbouw moeten komen? 2. Op welke termijn gaat dat gebeuren? Als dat tot 2040 duurt hebben wij dus de komende jaren veel zorgen. 3. Wij wilden verbouwen maar durven dat nu niet meer aan. Krijgen we de kosten daarvan er nog uit? 4. Heeft het nu nog zin om zonnepanelen te nemen? 5. De gemeente weigert om de verzakking van de straat en de stoep voor ons huis te herstellen. Is dat vanwege deze plannen? 6. Is er nagedacht over de plek waar wij dan naartoe moeten? 7. Hoe komen wij aan een vergelijkbaar huis met tuin in een buitenwijk van Utrecht? 8. Als er om je heen hoogbouw wordt neergezet kunnen de huizen toch niet blijven staan? Dan word je toch vanzelf gedwongen om je te laten uitkopen? 9. Wat zijn onze rechten wat betreft uitkopen? 10. Welke waarde krijgen we terug voor de huizen? 11. Wordt er dan rekening mee gehouden dat we nooit meer een hypotheek kunnen nemen zoals we die nu hebben of hadden?	3/4. De omgevingsvisie geeft geen beperkingen op het investeren in uw woning of bedrijfspand. 5. Het niet herstellen van de stoep heeft geen relatie met de omgevingsvisie Overvecht. 6/7/8. De omgevingsvisie Overvecht geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen voor de wijk tot 2040. Het geeft de gemeente niet het recht om een woning te slopen. Hiervoor zijn meerdere besluiten nodig. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in projecten zullen deze vragen aan de orde komen. 9-13. Eerst moet een omgevingsplan zijn vastgesteld. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing of het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. 14. De verkoopbaarheid van een woning wordt door veel factoren bepaald, zoals de huidige woningnood in Utrecht. 15. We herkennen ons niet in uw stelling dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. De omgevingsvisie gaat uit van behoud en vernieuwing van het centrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. De bestaande winkels aan de Arnodreef-Tiberdreef kunnen blijven bestaan, maar zullen niet worden uitgebreid met extra winkels. Station en vervoer 1/2. De hoofdroutes zijn te zien op het auto-kaartje in de paragraaf Veilig en verbonden van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Ten opzichte van

Nr.	Reactie	Antwoord
	12. Het kan nog een aantal jaren duren. Wordt er rekening gehouden met geldontwaarding? 13. Ons spaargeld zit in dit huis en deze hypotheek. Hoe moet dat verder? 14. Wie koopt er een huis dat nu in een rode of oranje zone staat? 15. In de plannen staat dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. Maar de winkels en de horeca in en bij het station hebben nog nooit goed gelopen. In al die jaren verdween het ene zaakje na het andere. Waarom zou dat ineens anders worden? Station en Vervoer 1. Hoe kom je in de toekomst met de auto in de wijk? 2. Hoe lopen de verkeersstromen precies? 3. Wat gebeurt er met de garages als we de auto aan de rand van de wijk moeten parkeren? 4. Hoe kunnen artsen, ambulances, brandweer, thuiszorg, taxi's, mensen met mobiliteitsproblemen toch met de auto bij de huizen komen als de straten worden versmald? 5. Zijn de parkeerplekken voor mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk gegarandeerd? 6. Waar en hoe vaak gaan de kleinere bussen rijden? 7. Is er garantie dat ze blijven rijden ook als er weinig gebruik van wordt gemaakt? 8. Blijft Station Overvecht zoals het nu is? Kan het dan al die nieuwe passagiersstromen aan? 9. Op wat voor manier zijn ProRail en/of NS betrokken bij de plannen?	de ontwerp omgevingsvisie zijn het autonetwerk en de maatregelen aangepast. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 in de reactienota. 3. Er is geen sprake van dat het parkeren naar de rand van de wijk gaat. Wel streven we naar minder parkeren op straat. 4. Bij een herinrichting versmallen we de rijbanen, hierbij houden we uiteraard wel rekening met de minimaal benodigde breedte voor autoverkeer. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. 5. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De herinrichting van straten is maatwerk en zal altijd in overleg met bewoners bedacht worden. 6/7. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. 8/9. Op dit moment wordt samen met NS en Prorail nagedacht over uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Overvecht om in de toekomst ook de toenemende passagiersstroom die met de fiets komt goed te kunnen faciliteren. Daarnaast zullen vanuit de omgevingsvisie de looproutes worden verbeterd zodat ook de toename van de voetgangersstromen goed kan worden gefaciliteerd. Tot slot wordt onder andere gekeken of de P+R locatie opnieuw ontwikkeld kan worden waarbij de parkeerplaatsen voor de auto verdwijnen. Dat zorgt ervoor dat er minder autoverkeer kan komen waardoor er ruimte ontstaat voor de fiets, voetganger en bus. Op die manier wordt er voor gezorgd dat het station Overvecht in de toekomst de toename van de passagiersstromen goed kan faciliteren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	10. Er komen torens van 50m tot 70m hoog bij het station aan de Overvechtzijde. De verhouding met de laagbouw aan de Tuindorpzijde wordt dan wel heel raar. Is daar over nagedacht? 11. Is er nagedacht over de geluidsweerkaatsing van het treinverkeer tegen de flatwanden richting Tuindorp? 12. Als er een of twee van die torens komen, hoeveel woningen komen daar dan in?	10-12. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per sé te bestaan uit hoogbouw. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Of er sprake is van geluidsweerkaatsing en in welke mate zal bij de verdere uitwerking meegenomen moeten worden. Of hier hoogteaccenten komen en hoeveel woningen daar in kunnen is nog niet duidelijk.
	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. Er moeten 3000 werkplekken bijkomen in Overvecht. Maar er staan al veel kantoorpanden leeg. Waarom moet er dan bijgebouwd worden? 2. Als er meer bewoners komen zullen er waarschijnlijk meer supermarkten nodig zijn en er kan misschien een tweede marktdag komen. Wat zijn de berekeningen daarvoor? 3. Volgens de plannen zouden de winkels en horeca in heel Overvecht opgeknapt en uitgebreid moeten worden. Maar net zoals alle andere winkelcentra in het land doen de winkels het hier niet goed. Het grootwinkelcentrum en de winkelstrips gaan achteruit. Er staat al veel leeg en/of ruimtes worden bezet door tijdelijke winkels als outlets. Er wordt nu eenmaal steeds meer online gekocht. Waarom denkt de gemeente dat er andere winkels bij moeten komen? 4. Kunnen al deze plannen wel worden waargemaakt? • Het afsluiten van het aardgas blijkt op veel plekken moeilijker en duurder te worden dan gedacht. Het experiment in Overvecht Noord is nu ook gestopt. • Aansluiting op het stroomnet is voor bedrijven en nieuwe woonwijken nu al onzeker. Het gaat dan om de voorraad energie maar ook om	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. De 3000 werkplekken zijn voor diverse werkfuncties: kantoorbanen, zorgbanen, creatieve makers, industriebanen, horecabanen, onderwijsbanen etc. Verschillende kantoorpanden in Overvecht blijken inderdaad minder aantrekkelijk voor bedrijven, waardoor deze soms leeg staan. Door de woningnood zijn en worden deze regelmatig getransformeerd naar woongebouwen. Desondanks zijn er nog steeds gebouwen nodig om de overige werkplekken een plek te bieden. 2. De extra bewoners zullen niet allemaal in 1 keer erbij komen. Dat betekent dat nieuwe bewoners in eerste instantie van bestaande supermarkten gebruik maken. Als de bevolking van Overvecht voldoende gegroeid is, zal er wellicht een supermarktketen een locatie zoeken om zich in de wijk te vestigen. Een extra supermarkt zien we het liefst in de bestaande winkelcentra landen (Shopping Center, Gagelhof, Overkapel, De Klop). Hiervoor zijn geen berekeningen uitgevoerd. Over een extra marktdag doet de omgevingsvisie geen uitspraken en hier zijn evenmin berekeningen voor uitgevoerd. Dit is te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. 3. We delen het beeld dat sommige winkels het niet goed doen. Tegelijkertijd zijn er ook winkels die het juist heel goed doen, zoals de supermarkten. We verwachten dat de bevolkingsgroei zorgt voor meer draagvlak en meer bestede euro's voor winkels. We denken niet dat er winkels bij moeten komen, wel dat winkels moeten vernieuwen en mee moeten gaan met de tijd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwing van de bekabeling. Hoe weet men of de nieuwbouw in Overvecht tegen die tijd wél aansluiting kan krijgen? • De watervoorziening voor huishoudens en bedrijven komt ook onder druk te staan. • Overal zijn mensen te kort: ook in de bouw. Groen: In het wijkbericht, in het ontwerp-Omgevingsvisie en in alle eerdere versies en enquetes staat steeds dat de versterking van het groen een belangrijk punt is. Dat wordt altijd in één zin gekoppeld aan: verbinding van woningen, voorzieningen, recreatie en sportparken. Hoe kan dat allemaal worden samengeperst? Het groen, de natuur, lijkt er juist erg slecht vanaf te komen: • Met het verdwijnen van de laagbouw verdwijnen ook veel tuinen. • Er zijn plannen om in de “voortuinen” tussen drie hoogbouwflats een vierde flat te plaatsen. • Het volkstuincomplex “Ons Genot” moet verdwijnen. • Recreatie in het Noorderpark, het Gagelpark en in park de Watertoren wordt uitgebreid. 4 Op welke manier krijgt het groen in deze plannen voorrang? 5 Op welke manier wordt er nagedacht over verdroging en afwatering? 6 Wat zijn de concrete plannen op deze punten?	4. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Of alle plannen in de toekomst kunnen worden waargemaakt is nu nog niet duidelijk. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn namelijk veel verschillende partijen nodig zoals marktpartijen en woningcorporaties. Samenwerking tussen deze partijen is cruciaal voor een kwalitatieve en integrale ontwikkeling van de wijk. Thema's als energievoorziening, watervoorziening en personeelstekorten in de bouw zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's. Groen Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is een belangrijke ambitie van de omgevingsvisie. Het is mogelijk dat door een ontwikkeling het groen op een plek verdwijnt. Dit wordt binnen Overvecht gecompenseerd door het toevoegen van meer groen. Dit doen we bijvoorbeeld door pleintjes en straten groener te maken. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Groen speelt een belangrijke rol bij het reguleren van verdroging en de opvang van hemelwater. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. De omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor Overvecht in 2040 en is geen concreet plan. De uitvoeringsstrategie geeft weer hoe we naar dit toekomstbeeld toewerken. Op het moment dat er concrete plannen zijn voor de door u genoemde punten zal u als bewoner van Overvecht hierover geïnformeerd worden. 1-4. Een doel van de omgevingsvisie Overvecht is wijkverbetering. Dit kunnen we bijvoorbeeld bereiken met het verbeteren van sommige plekken in de openbare ruimte, maar ook door het aanpassen of nieuw plaatsen van bebouwing. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de staat van de openbare ruimte en bebouwing, maar ook naar sociale veiligheid. Het is niet zo dat de woningen aan de Arnodreef en Butterflydreef in oranje gebied liggen omdat ze minder goed zijn. In grote lijnen kiezen we ervoor om

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? 4. De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? 5. Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting kunnen er zo'n 600 woningen worden gesloopt. Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd? Waar kunnen we die berekening vinden? 6. Wat wordt bedoeld met "verbeteren van de woningmix"? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. • Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? • Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen? • Hoeveel koopwoningen komen er dan bij? • Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? • Hoe groot worden de nieuwe huizen?	langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en station Overvecht, ruimte te maken voor (hoog)stedelijke bebouwing met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Uw woningen liggen in of nabij deze zone, welke een rode, rood/oranje en oranje kleur hebben gekregen. De omgevingsvisie geeft ook mogelijkheden voor wijkverbetering in de gele gebieden (woonbuurten). Hierbij zal het gaan om kleinschalige transformaties en nieuwbouw en om het verbeteringen van de openbare ruimte. Het klopt dat de meest veiligheidsissues in Overvecht zich op dit moment voordoen op plekken met veel hoogbouw. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw per definitie leidt tot problemen en dat er een directe relatie is tussen hoogbouw en onveiligheid. Er zijn immers in de wijk en in de stad ook hoogbouwcomplexen waar geen veiligheidsproblemen spelen. De oorzaak van de huidige veiligheidsproblemen heeft ons inziens vooral te maken met de wijze waarop de bestaande hoogbouw en de omliggende openbare ruimte in Overvecht is ingericht in combinatie met de concentratie van kwetsbare bewoners op bepaalde plekken in de wijk. Een goede mix van woningen, meer ogen op straat, toepassen van de menselijke maat, aandacht voor de invulling van de begane grond, functiemenging en eigenaarschap zorgen ervoor dat er een prettige woonomgeving ontstaat. Bij de eventuele ontwikkeling van hoogbouw zal hier aandacht aan worden besteed. Voor sloop/nieuwbouw zijn de uitgangspunten per gebiedstype opgenomen. De Utrechtse Liedraad voor sloop of renovatie wordt altijd gevolgd. gelden zowel in rood als in oranje gebied strenge voorwaarden, zoals significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies, buurtverbetering, woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. 5. Hier zijn indicaties genoemd. Door de oogharen heen gekeken denken we dat er met een combinatie van nader te bepalen plekken voor bijbouwen, optoppen, aanbouwen en eventueel acupunctuur sloop-nieuwbouw tot een aantal van 1000 woningen kunnen komen. Dit betekent dat we slim om moeten gaan met de beperkte ruimte en ruimte moeten creëren door bijvoorbeeld functies te stapelen, anders met parkeren en mobiliteit en parkeerterreinen om te gaan. "In het hoofdstuk Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie staan spelregels voor verdichting per type kleur gebiedstype. Ook is hier een aparte paragraaf

Nr.	Reactie	Antwoord
	7. Die plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan? Initiatiefnemers en stakeholders In het Wijkbericht en de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat de uitvoering van de plannen nog lang niet zeker is en afhankelijk is van de “initiatiefnemers”. Er wordt ook gesproken over “stakeholders”. 1. Zijn dat investeerders en projectontwikkelaars? 2. Zo’n groot verbouwingsplan kun je toch niet opstellen zonder dat je weet of er investeerders in zijn geïnteresseerd? Dat blijkt ook wel want er is een Wijkakkoord afgesloten tussen gemeente Utrecht en investeerders. Hierin staat ook dat de gemeente een grote rol heeft in de regie. Waarom wordt dan toch gezegd dat het allemaal nog zo onzeker is? 3. Wie zijn de investeerders? 4. Wat willen ze ontwikkelen? 5. Wat zijn de afspraken hierover tot nu toe?	opgenomen die ingaat op sloop nieuwbouw. Algemene lijn is dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype is hier aandacht aan besteed. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. 6. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. Hoeveel woningen exact en in welk segment worden gebouwd is op dit moment niet te zeggen. Dit kan per project verschillen. Ook de grootte van woningen wordt pas concreet wanneer een project tot ontwikkeling komt. 7. Soms is de tekst in het wijkbericht iets anders omschreven, maar de betekenis is hetzelfde. De teksten zoals in de omgevingsvisie zelf staan, zijn leidend. Initiatiefnemers/stakeholders Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen (stakeholders) nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Er zijn nog geen concrete afspraken met partijen gemaakt over de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Het is een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht. Het is daarom nu nog niet zeker dat alle doelstellingen van de omgevingsvisie behaald kunnen gaan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		In het wijkakkoord Overvecht hebben 13 organisaties, waaronder de gemeente, afspraken gemaakt over hoe ze samenwerken aan wijkverbetering, met meer betrokkenheid van bewoners. De omgevingsvisie borduurt voort op deze afspraken. Meer over de samenwerking met andere partijen kunt u lezen in de Uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, in de paragraaf 'Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken'.
508	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. **1. De geplande tunnels voegen niks toe** • Beide wijken zijn middels meerdere tunnels prima met elkaar verbonden, extra tunnels voegen niks toe. • Tevens is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra 'tussendoor' verkeer. **2. De geplande tunnels zijn enorme verspilling van belastinggeld** • De tunnels voegen niks toe (zie 1) en de aanleg gaat enorm veel geld kosten -> een ergere verspilling kan ik mij niet voorstellen. • De bouw gaat daarnaast voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
509	Als bewoonster van appartementencomplex Aida, nr 40, wil ik mijn zorgen uitspreken de door U gecommuniceerde visie voor Overvecht en de impact daarvan op mijn directe omgeving Iberdreef/Tripkade en het 'stationsplein'. Daarbij denk ik primair aan de geplande hoogbouw, de veiligheid in dit gebied, de te verwachten drukte, behoud van groen en zeker mijn woongenot. De eerste vier punten zijn ook meegenomen in het bezwaarschrift van onze VvE Aida. Mijn appartement ligt op de 1e etage en kijkt uit op de Tripkade/ groen, scholen , moskee en de Arnodreef, parkeerplaats en winkels.	Het zal in de toekomst zeker drukker worden op en rond het station. Het station heeft zeker nog capaciteit om meer reizigers te verwerken. De omgevingsvisie gaat niet over overlast door drugshandel en handhaving. Wij begrijpen uw zorg. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. In het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw dakterras. Hoogbouw dient in elk geval rekening

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb een heel groot dakterras dat wij door een tuinarchitect hebben laten inrichten tot een heuse ,groene tuin: palmbomen, heel veel groen, bloemen, een vijver ingericht op de ligging: het zuid-westen. Kosten € 22.000. Door Uw plannen ben ik ernstig dat de zon, letterlijk en figuurlijk uit mijn leven verdwijnt. De gedane investering zoals het vergroenen van dit getegelde terras zal teniet gedaan worden, alsmede de waarde van mijn appartement. Ik heb dit app. In 2004 gekocht na de gedwongen verkoop van mijn huis in Tuindorp. Dit appartementencomplex is ooit ontwikkeld als complex voor senioren waardoor ik besloot tot de aankoop ervan: hier kan ik probleemloos oud worden en ik houd verbinding met mijn geliefde Tuindorp. Maar dat wordt teniet gedaan. Het stationsplein is enorm opgeknap: groener, overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van het koffiehuis. Er wordt zichtbaarder minder gedeald . Ik vrees dat de beoogde visie op dit plein, het te promoten tot een levendig stationsplein alleen maar voor ellende gaat zorgen: weer ellende door extreem veel fietsen, vervuiling door bussen die naar ik vernam niet allemaal electrisch zijn, overlast door visie op horeca etc. Het station op zich is klein, hoe moet het de reizigersaantallen in goede banen leiden? NS/Pro Rail zijn niet voornemens uit te breiden. En ja hoe zou dat moeten. Ik kijk uit op de parkeerplaats bij de winkels en heb regelmatig de politie gebeld over wat ik daar aan drugshandel allemaal aanschouw. Helaas is het extreem moeilijk de dealers op heterdaad te betrappen. Het bezorgt een gevoel van onveiligheid maar ja het is de overkant waar ik in de avond niet verkeer. Ik heb begrepen dat het aantal sociale huurwoningen zal worden teruggebracht naar 50%. Dat is nog te veel.	te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Bij de verdere uitwerking zullen we zo veel mogelijk rekening houden met de gebruiksmogelijkheden van omwonenden. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking tot de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Overvecht moet een plek blijven waar je ook met een lager inkomen goed kunt wonen. Het aantal sociale huurwoningen blijft gelijk en ook in de nieuwbouw willen we variatie toevoegen, waar sociale huur onderdeel vanuit maakt. Daarmee zal het percentage sociale huur op minimaal 50% blijven. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Wij verwachten niet dat het weren van doorgaand autoverkeer uit een naastgelegen buurt leidt tot meer segregatie. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel hoogbouw met sociale huurwoningen bevolkt door zwakkeren en kwetsbaren zal zorgen voor meer overlast. Luister maar naar de visie van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam. Ook heb ik moeite met de afsluiting van de Tiberdreef/Meester Tripkade. Het leidt tot nog meer segregatie tussen het 'witte' Tuindorp en het multicult Overvecht. Hoewel ik mij realiseer dat ik dan wel verlost raak van idioten die vlak voor de doorgang extra gas geven. Maar ik ben ook bang dat al het verkeer via De Brailledreef voor extreme overlast zal gaan zorgen door filevorming en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. Alhoewel ik begrijp dat de omgevingsvisie Overvecht ontwikkeld is om en de leefbaarheid van Overvecht te verbeteren en om de enorme vraag naar het aantal woningen te realiseren, lijkt het mij geen goed plan om Overvecht Ziud/cq Stationsgebied conform de onthulde plannen vorm te geven.	
510	De plannen voor Overvecht Noord heb ik met grote interesse bekeken en heb daar enig kanttekeningen bij. De teksten die gebruikt worden zijn "verkooppraatjes", te positief ingestoken. Het is op onderdelen te veel, te groot. <u>Wat betreft Bouwen:</u> Ik snap dat er woningnood is en er wat moet gebeuren. Als je alleen stelt dat er 5000 woningen in Overvecht bij moeten komen is dat een ander gegeven als wanneer je meld dat er ± 15.000-20.000 inwoners bij komen. Want dat zal het gaan worden schat ik in. Dat is in mijn optiek wel heel erg veel. Bij de Carnegiedreef staat op de flats tussen Gambia/Kwango/Zebra/Kasai/Tafelbergdreef ingetekend dat op de U-vorm die er nu is aan de kant van de Carnegiedreef een extra flat wordt geplaatst.	Inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". Binnenhoven Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Deze gebieden hebben in de aangepaste omgevingsvisie een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit gaat inhouden dat de binnentuinen die er nu zijn en die intensief gebruikt worden, de ruimte kleiner wordt. Dat er bij de nu staande flats een groot deel van het zonlicht wordt weggenomen. Wat te denken dat er middenhuur woningen komen en zoals gebruikelijk families in de binnentuinen gaan bbq-en? Dat zijn meestal vrij grote groepen mensen, al het geluid gaat in een vierkant galmen. De druk die op sommige stukken wordt gelegd is dan veel te groot. Hier en daar staan enorme woontorens ingetekend. In de 10-hoog flats is op dit moment de sociale cohesie al erg laag. Dat gaat in dit soort torens ook gebeuren. Hoe willen jullie dat voorkomen? Wat wil je doen om ervoor te zorgen dat het geen getto wordt? <u>Wat betreft Groen en Prettige buurten:</u> Er wordt steeds vermeld dat het groen kwalitatief beter moet worden. Wat is er nu dan niet goed aan? Wie gaat dat onderhouden? Eerste jaren plantjes water geven? Komen er weer alleen maar onderhoudsarme struikjes die ook niets aan bio-diversiteit toevoegen? In de plannen staat ook sedumdaken vermeld. Realiseren jullie je wel dat sedum het eerste jaar onderhouden moet worden en water moet krijgen? Vermeld wordt nestkasten: door mensen geplaatste kasten moeten jaarlijks schoongemaakt. Aangezien groen in het budget altijd onderaan bungelt, heb ik het idee dat dit een worst is die ons voorgehouden wordt? Wie gaat onderhoud etc betalen en uitvoeren? Het groen wordt nu al zeer intensief gebruikt. Onderhoud is op dit moment al erg mager. De buurt is nu veilig genoeg. Wat er gebeurd, kan omdat er nauwelijks handhaving is. Als er zoveel mensen bijkomen, wordt handhaving dan ook uitgebreid?	rood/oranje arcering gekregen en een nieuwe naam “Centrale as" gebieden”. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld de autovrije parkzone aan de Carnegiedreef). Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht veranderd. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Want er zal vaker irritatie ontstaan als er veel meer bewoners bijkomen. En het vuil/afval hebben we het maar niet over. <u>Over Verkeer:</u> In de plannen staat dat een aantal dreven afgesloten gaan worden. De bewoners moeten van een deel in de wijk via de NRU naar een ander deel gaan. De NRU staat nu al zo vaak vast. Dit gaat alleen maar meer luchtvervuiling en geluidshinder geven. Voor mensen die slecht ter been zijn, en met een “kleine" buslijn naar de geplande HOVlijn moeten: als deze buslijn te weinig gebruikt wordt, wordt deze dan geschrapt? Ik ben voor meer fietsen, maar pak dan de verkeersovertreders eerst eens aan. Die maken het fietsen nu gewoon gevaarlijk. De vele kleine zwarte autootjes dus, die maar rond scheuren. <u>Over Energie:</u> Een windmolen in het Noorderpark? Veel te dicht bij de bebouwing denk ik. Het is bewezen dat mensen ziek worden van de herrie. Ik woon nu ruim 30 jaar naar grote tevredenheid in Overvecht. In die jaren heb ik de buurt zien veranderen. Deels positief: veel verschillende mensen en culturen. Deels negatief: veel problematiek, veel mensen waar iets mee is komen o.a. in Overvecht te wonen. Sinds het idee participatie is ingevoerd heb ik de wijk zien afzakken op dat gebied. Pak het oude systeem weer op, van toen Cumulus er nog was. Veel nieuwe bewoners: daar zal ook in de sociale huur weer veel problematiek kunnen komen. Daar zitten buren in hun (dure) middenhuurwoningen niet op te wachten met alle gevolgen van dien. Oftewel: op naar een getto of naar gentrificatie met deze plannen. Van beiden geen voorstander.	- 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 woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk groen kunt u nalezen welke mogelijkheden we zien voor een kwalitatieve verbetering van verschillende groenstructuren in Overvecht. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Voor particuliere daken en natuurinclusief bouwen zijn particuliere initiatiefnemers aan zet en verantwoordelijk voor het onderhoud. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De buslijnen door de buurt gaan ook naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Er is dus geen sprake van dat er altijd overgestapt moet worden op de HOVlijn. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. De locaties worden onderzocht op verschillende randvoorwaarden. Als uit het onderzoek blijkt dat de afstand tot gebouwen te klein is, dan is de locatie niet geschikt voor een windmolen. De extra woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we

Nr.	Reactie	Antwoord
		naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Investeren in meer gemengde wijken gaat snel gepaard met zorgen over gentrificatie. We begrijpen deze zorg, de wijk zal namelijk veranderen. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe voorzieningen en ook de inrichting van de openbare ruimte zal op plekken veranderen. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we ook de lessen uit het woononderzoek benutten) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.
511	Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
512	Punt 1 van pagina 79: Ik maak bezwaar tegen de route van de snelle busverbinding HOV. Er is bedacht dat die over het fietspad van de Don Carlosdreef, en vervolgens over het buurstraatje La Bohèmedreef zal gaan. Dit is een onzalig plan, omdat daarmee de toegang tot de speeltuin en het park enorm wordt belemmerd, komende vanuit de wijk Taagdreef/Rubicondreef e.o. Ook is de HOV-route gepland over het fietspad van de Normadreef. Hoe komen wij in het park, hoe steken wij de busbaan veilig over? En de kinderen die nu met een bal onder de arm gaan spelen in het park? En dan heb ik nog niet eens over de geluidsoverlast die gepaard gaat met een snelle busverbinding, dichtbij de flat aan de Don Carlosdreef en de huizen aan de La Bohèmedreef en de Fideliodreef. Punt 2 van pagina 79: Park de Watertoren wordt aan elkaar geplakt, waar het nu 2 delen heeft. 'Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties". In het deel van het Park de Watertoren dat langs de La Bohèmedreef ligt, is al een speeltuin, er is een spetterbadje, er is een basketbalveld, er is een Cruyff-veldje, en er is een ijsbaan. Van geen van deze sportactiviteiten staat iets vermeld op de ontwerpkaart. Betekent dat, dat alleen in het Park de Watertoren dat om de vijver ligt gesport en gerecreëerd gaat worden in het plan? Ik mis de tekentjes voor spelen en sport in ons parkje dat aan de La Bohèmedreef ligt. Er gebeurt al heel veel in ons gedeelte van het park. Er worden honden uitgelaten, er wordt gebarbecued, er wordt gepicknickt bij de speeltuin. Dat willen we niet kwijtraken door een HOV-lijn! Punt 3 van pagina 79: Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum. Als wij met de auto naar het winkelcentrum willen, moeten	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. 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. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	we nu al omrijden via de Moezeldreef, omdat de Rubicondreef is afgesloten voor autoverkeer. Op dit moment is de afstand 1,4 km met de auto. De route die we dan zouden moeten nemen is kilometers langer, via de Moldaudreef of de Donaudreef. Via de Mr Tripkade is dan ook geen optie meer, want die wordt afgesloten. Meer autokilometers om ergens te komen is toch juist niet groen! Wij hebben dan in plaats van 4 nog maar 2 uitvalswegen om onze wijk met de auto te verlaten, terwijl er woningen bijgebouwd worden, en dus meer bewoners. Hiermee zorg je toch voor problemen, in plaats van oplossingen! Samenvattend maak ik bezwaar tegen het idee van een groter Park de Watertoren, door het kleinere deel van het Park de Watertoren aan de La Bohèmedreef minder waard te maken. Met dit plan wordt voorrang gegeven aan 'groen' en 'blauw', en wordt de bewoner in de steek gelaten. En daarnaast maak ik bezwaar tegen het inperken van de mogelijkheid om met een auto onze straat te bereiken, en te verlaten. Dat zal voor veel files gaan zorgen.	
513	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De geplande tunnels voegen niks toe. Beide wijken zijn door middel van meerdere tunnels prima met elkaar verbonden. Ook is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra ‘tussendoor’ verkeer. Nieuwe tunnels voegen dus niets toe. Ook zijn de geplande tunnels een verspilling van belastinggeld. De aanleg gaat ontzettend veel geld kosten, wat veel beter aan andere dingen besteed kan worden. Zonde dus. Ook gaat de bouw voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
514	Wat ik in onze zienswijze niet heb opgenomen, is onze waardering voor al het werk dat u voor onze wijk doet, en alle goede punten die de omgevingsvisie bevat. Bij deze! In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht. Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
	noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen*	woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. " De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
515	De omgevingsvisie Overvecht is groots en omvangrijk. En als je je verder verdiept veelomvattend. In het wijkbericht zie ik deels voornemens die ik begrijp en waar ik nieuwsgierig naar ben, maar ook een aantal voornemens die ik niet	1. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	begrijp, onvoldoende beargumenteerd zijn en waar ik ernstige zorgen heb bij de haalbaarheid en het praktisch effect op de wijk én de leefbaarheid in de wijk. Ik wil het college vragen de Omgevingsvisie op een aantal punten te heroverwegen en aan te passen, hieronder mijn argumenten: • Een prettige en leefbare wijk is óók een bereikbare wijk voor inwoners en ondernemers. Het afsluiten van de Tigrisdreef, Gangesdreef en Carnegiedreef leidt ertoe dat wij als bewoners en werkenden ver moeten omrijden om bijvoorbeeld naar werk te rijden of naar het groot winkelcentrum te gaan, wat leidt tot meer km en dus meer CO2. De Tigrisdreef wordt daarmee de enige ingang voor zoveel huishoudens, dat leidt tot enorme opstopping en vertragingen. Er er komen nog 500 woningen en dus verkeersbewegingen bij! Er zijn voldoende verkeerskundige alternatieven om deze doorwegen groener en veiliger te maken. Ik ben hier komen wonen omdat de wijk ruim, groen én bereikbaar is. Dat wordt door deze maatregelen ernstig aangetast. • De stapeling van aanpassingen in de verschillende buurten baart mij ernstige zorgen: het versmallen van de Franciscusdreef en het sluiten van de Carnegiedreef, Gangesdreef en de doorgang op de Tigrisdreef. Ten eerste wordt er zwaar onderschat hoeveel verkeer er gebruik maakt vanuit de Zuilense ring om de wijk en de stad in te komen. Niet in de minste plaats door ondernemers en werkenden die voor hun werk (noodgedwongen) gebruik maken van deze wegen. Ook wordt zwaar onderschat wat de stapeling van onder andere deze voornemens en de andere buurten zal zijn op de verkeersdrukte op alle omliggende wegen. Met name de Karl Marxdreef/Ring Utrecht is een enorme bottleneck waar in de ochtend- en avondspits al ontzettend veel verkeer en vertraging is. Door daar nog meer verkeer aan toe te voegen loopt het helemaal vast. Idem geldt voor omrijden via Zuilen. Ten tweede ontbreken er verkeerskundige onderzoeken die onderbouwen dat dit überhaupt een haalbare zaak is. Ik haal hierbij de versmalling van de Marnixlaan aan waar de hoop was dat er of werd omgereden via de ringweg of gebruik werd gemaakt van OV. Daar staan dagelijks lange files en kunnen hulpdiensten nauwelijks langs. Ten derde mis ik verkeerskundige alternatieven die ook goed en beschikbaar zijn om de doelen te behalen. Denk aan	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 2. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u een onderzoek over mobiliteit waarin de effecten van maatregelen zijn verkend. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 3. Een onderbouwing voor het toevoegen van de HOV lijn is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietspaden, aanpassing door middel van drempels, enkel doorgang voor belanghebbenden/omwonenden, om en om parkeervakken of plantenbakken. Ten vierde leiden deze aanpassingen tot langere omwegroutes waarbij er meer km worden gereden en er meer uitstoot is. Een perverse prikkel van niet onderbouwde en niet realistische voornemens! En ten vijfde is de wijk al ontzettend groen, het groenste van heel Utrecht. Dat is een prettig pluspunt. Om nog meer groen te creëren en meer groene doorgangen te creëren zijn er genoeg zeer geschikte alternatieven beschikbaar die de bereikbare infrastructuur niet aantasten. Daarnaast vraag ik me af waar deze behoefte vandaan komt, ook deze is niet onderbouwd. Als inwoner is de buurt en wijk qua groep perfect zo! Tot slot en niet in de minste plaats maak ik me ernstige zorgen over de veiligheid van mij en mijn wijkgenoten wanneer hulpdiensten in onze wijk moeten zijn en de bereikbaarheid zo ernstig wordt aangepast. Dat betekent dat de Tigrisdreef de enige ingang is voor de hele wijk! Veel te kwetsbaar voor zoveel huishoudens. Alle bovenstaande argumenten worden versterkt door 500 extra woningen in mijn wijk met minstens evenveel verkeersbewegingen. Er wordt gesproken over het toevoegen van een HOV-lijn. Daarvoor is er in de huidige situatie al een meer dan voldoende infrastructuur waardoor deze makkelijk kan worden opgestart. Ik mis een onderbouwing waarom er überhaupt een snellijn nodig is, waar er deze behoefte ligt (welk probleem wil het college ermee oplossen?) en waarom de huidige buslijnen niet voldoende zijn. Als wijkbewoner en gebruiker zie ik dat deze buslijnen goed gebruikt worden. En dat er nu al een grote uitdaging is om de buslijnen te bemannen. Het toevoegen van een aparte HOV-lijn is onvoldoende onderbouwd. Daarbij is het OV nu al ontzettend duur, zeker ook voor een deel van de inwoners van Overvecht. Is het daarmee haalbaar voor de inwoners? Is niet veel effectiever om het gebruik van (deel)(e)fietsen te stimuleren? Ditzelfde argument geldt ook voor de fietspaden in de buurt, die zijn al zeer ruim en bijna overal beschikbaar. En waar nog heel veel meer	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 4. Ook in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u meer informatie over de onderbouwing. 5. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Ook zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. **Tot slot**

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbewegingen bij passen. Ook hier ontbreekt een onderbouwing en verkeerskundige argumentatie waarom er aanpassingen nodig zijn. Er is alle plannen en enorme denkfout gemaakt wordt hoe de Utrechter minder gebruik gaat maken van de auto en overstapt op de fiets of het OV. De huidige voornemens gaan eerder leiden tot meer opstopping, vertraging en irritaties. Ik verwijs hiervoor naar de uitwerking van de aanpassingen aan de Marnixlaan en hoe dit uitwerkt in de praktijk. Ik ben niet tegen het promoten en stimuleren van andere vervoersmiddelen, maar geloof niet in deze redenatie. En denk dat er hele andere zaken nodig zijn. Ik mis hier onderzoek naar bewezen praktijken in vergelijkbare steden en wijken. Letterlijk in het milieukundig onderzoek: '*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen*'. Ook hier mis ik een onderzochte onderbouwing cq wetenschappelijk bewijs hiervan. Het verminderen van de parkeerplaatsen leidt tot langer zoeken, tot meer kilometers rijden en het toenemen van de onveiligheid. Nogmaals, een prettige en leefbare woonwijk is ook een bereikbare wijk! Qua proces vind ik dat er mager gecommuniceerd wordt in een wijk als Overvecht. We hebben een wijkbericht ontvangen waar een klein stuk van de aanpassingen in weergegeven wordt. De gemiddelde Overvechter heeft meer nodig en verdient dat ook! Het kost veel tijd om erin te duiken en de maatregelen te snappen op buurtniveau en dan ook nog op de aansluitende wijken en dat moet veel beter! De stapeling van plannen en de samenhang met de andere buurten moet veel toegankelijker én zichtbaarder in de wijk aanwezig zijn. Elke Overvechter moet dit gezien hebben in zijn eigen buurt, de impact ervan zien op zijn dagelijks leven en de keuze hebben gehad om er wat van te vinden. Ik ben naar het Wijkbureau gegaan waar geen enkele inhoudelijke vraag beantwoord kan worden. En waar je alleen drie superdikke boekwerken in je handen gedrukt krijgt. Geen maquette, geen poster, geen hoofdlijnen per ambitie. Kortom, mager en veel te minimaal. Helaas was ik door vakantie niet in	Middelen: Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie willen wij schaarse middelen effectief inzetten voor de belangrijkste opgaven. Met de besluitvorming over de omgevingsvisie gaat niet over deze middelen besloten worden. De omgevingsvisie schept kaders waarna na vaststelling van de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt hoe middelen kunnen worden ingezet. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn. Mobiliteit: De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. In de omgevingsvisie leggen we de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto's in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt. De voorstellen voor openbaar vervoer en fietsverkeer hebben we mede op basis van de ingediende zienswijzen verder verfijnd waardoor het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fietsroutes door de wijk. Het voorstel voor openbaar vervoer bestaat niet alleen uit een HOV-lijn. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gelegenheid om naar de inspraakavonden te gaan, dus daar kan ik niet over oordelen. 6. Tot slot, gezien de forse bezuinigingsopgave waar de gemeente voor staat roep ik het college en de raad op om betere keuzes te maken voor onze mooie stad. Bij het besteden van schaarse middelen en capaciteit van de organisatie zijn er opgaven die veel groter en belangrijker zijn dan de voornemens die er nu voor liggen. Daarbij roep ik het college op pas plannen te maken en de buurten te laten participeren wanneer er ook daadwerkelijk budget is. En de wijk met kleine stappen door te ontwikkelen. Met de ambities als richting. De nu ontstane onrust, de grootsheid en stapeling van alle maatregelen en de nog talloze onzekerheden helpen niet in het vertrouwen in de overheid en het dichten van de kloof tussen inwoner en gemeente. En dat lijkt me nooit de bedoeling! Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het college en de raad op te roepen om de voornemens ernstig te heroverwegen. Om de keuzes en alternatieven aan te vullen én te onderzoeken met verkeerskundig onderzoek. Om de voorgenomen afsluiting van Carnegiedreef, Gangesdreef en Tigrisdreef ter hoogte van het park terug te draaien en te kiezen voor andere verkeerskundige alternatieven. Om de buurt leefbaar én bereikbaar te houden! Om de HOV-lijn te heroverwegen en om te zoeken naar het verbeteren van de huidige ov-lijnen het stimuleren van fietsverkeer. En tot slot om de participatie in de wijken en buurten veel beter vorm te geven.	is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.
516	[redacted] Goed dat groen en water een belangrijke leidraad vormen voor de Omgevingsvisie. Zorg er inderdaad voor dat er verbinding blijft bestaan voor de natuur, en dat waar dat kan verbindingen verbeterd worden, en dat het groen beter en diverser wordt: niet alleen gazons met bomen, maar ook een	Bedankt voor uw reactie. Uw aanbevelingen komen grotendeels overeen met de ambities en doelen van de omgevingsvisie. De aanbevelingen om weer actuele beheerplannen op te stellen voor de parken zijn terecht. Op moment dat wij hiermee aan de slag gaan zullen we de stakeholders betrekken. In het openbaar groen en in gebieden met ecologische waarde passen we geen of als noodzakelijk passende verlichting toe (Spoorzoompark, uitbreiding Sportpark Vechtzoompark) zodat dieren geen last ondervinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tussenlaag. 'Groen' is niet alleen een prettige omgeving voor mensen, maar is ook het leefgebied van planten en dieren. Klimaatadaptatie kan heel goed samen met vergroening en 'verblauwing': wateropvang die tevens ruimte biedt aan de natuur. Houd de parken intact: geen bebouwing in de parken en groenzones die er nu zijn: Vechtzoompark, omgeving fort Aan de Klop, Klopvaartzone, Sjanghaipark, Park de Gagel, groenstrook langs NRU, Watertorenpark, Spoorzoompark, gebied rond fort Blauwkapel, enz. Zorg dat er weer actuele beheerplannen komen voor de parken in Overvecht, en betrek bij (uitwerking van de) plannen de mensen erbij die nu al vrijwillig meedenken over het groen, zoals de NMO, de beheergroep Park de Gagel, bewoners die meedenken over het Watertorenpark, zelfbeheerders, enz. Zij kunnen meedenken (en meebeslissen) over de inrichting van de parken en over de keuze van bomen en planten. Uiteraard horen er geen auto's en fietsen in de parken, hooguit fietspaden waar die nu al zijn, zoals in het Spoorzoompark. Als er een vergunning wordt afgegeven voor verlichting van bijvoorbeeld sportvelden, spreek dan direct af dat er beperkingen zijn, zodat omwonenden en dieren (vleermuizen bijvoorbeeld) geen last hebben van ledverlichting. Er zijn armaturen en lampen op de markt die geen ongewenste uitstraling hebben, en die verlichten in een kleurschakering (amber) waar vleermuizen geen last van ondervinden.	
517	Ik heb het ontwerp omgevingsvisie Overvecht doorgelezen. Ik maak via deze weg graag van de gelegenheid gebruik om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is voor mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
518	In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Is het effect van de geluidsdruk nog onderzocht tav deze fietstunnels voor de omgeving? 3. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 4. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 5. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 6. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 7. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipverkeer (e.g. zowel fietsers als scooters) door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 8. Daarnaast wil ik graag opmerken dat de tunnels ook een reductie van de al beperkte parkeergelegenheid zullen geven. Deze auto's moeten dan in naburige straten worden geparkeerd.	
519	Geacht gemeentebestuur, graag wil ik verzoeken om het plan om de tuin vereniging Ons genot te laten opheffen/verplaatsen omwille van extra sportvelden. Het complex verstrekt het cultuurhistorisch landschap, tuinieren krijgt extra dimensie door het genot van de aangesloten natuurgebied en slot zuilen. Statistieken laten zien dat een aantal mensen met psychische klachten gestaagd toeneemt. De stad biedt weinig mogelijkheden tot rust, maar juist is dit gebied is er relatief weinig verkeerslawaai en is er ook betrekkelijk veilig. Dankzij mijn tuin heb ik een moeilijke tijden doorstaan, dat geldt ook voor veel andere leden, bijvoorbeeld voor mijn buren die op tragische wijze hun dochter hebben verloren. De vereniging zelf is behalve plek voor veel dieren en planten ook een unieke sociale organisme met 70 jarig geschiedenis. Sommige leden zijn geridderd, als waardering voor hun levenslange betrokkenheid. Voor mij persoonlijk is dat een plek waar ik mijn sociale netwerk enorm het versterkt. Mijn meeste vrienden en kennissen komen via de tuin. Als de inwoner van Overvecht ervaar	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik vooral de verloedering en vervreemding in mijn buurt. Zonder de tuin zou mijn leven erg eenzaam en ongelukkig zijn. ik waardeer de de diversiteit van onze vereniging en openheid van de leden naar elkaar. Er zijn ook mensen met kwetsbaarheden, ik zag diverse keren wat een geweldig positieve invloed de vereniging op deze mensen heeft. Er is ruimte om te ondernemen en eigen kwaliteiten te laten zien, en er wordt ook omgekeken naar elkaar. Het is een soort dorp in de stad. Vooral de verscheidenheid van leeftijden, achtergronden en culturen uniek in deze tijden van de polarisatie. Verder vraag ik mij waarom het aanleggen van extra velden als noodzaak wordt gezien. Deelname van kinderen aan voetbal loopt al jaren achteruit, in elk geval volgens de trainers in jeugdteams. Dit terwijl aantal ouderen groeit, en tuinieren schijnt zo gezond te zijn dat de verzekeraars korting bieden voor deze doelgroep. Op dit moment zijn er diverse faciliteiten aanwezig in dit stuk van overvecht. David Lloyd, Vechtse banen, tennis atletiek en 2 voetbalvelden. een groot gedeelte van de tijd staan zowel de atletiekbaan als voetbalvelden leeg. . Wellicht een idee om te kijken naar de intensivering van de beschikbare accommodaties. Dit in combinatie met strengere beleid op het gebied van geluidshinder. De hoeveelheid van de geluidsinstallaties en hun sterkte groeit met de jaren, terwijl de stilte steeds schaatster wordt. Vriendelijk verzoek om de omgevingsvisie te heroverwegen en geen extra sportvelden in te plannen maar juist grotere wandel en rustgebied, aangezien hier grote behoefte aan is. Persoonlijk merk ik dat veel wandelaars en rustzoekers graag gebruik maken van deze mogelijkheid. Gezien de enorme groei van mensen met psychische klachten is het erg belangrijk ook rust en ruimte te bieden aan deze doelgroep.	
520	Graag laat ik u weten dat ik tegen het plan ben om 2 fiets- / wandeltunnels te maken onder het spoor Overvecht uitkomend op de A. Thaerlaan. Het zal veel verkeersonveiligheid teweeg brengen. Daarbij zonde van al het geld want er zijn al prima mogelijkheden om per fiets/voet van de ene wijk naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	de andere wijk te komen in dit stuk Utrecht. Een overbodig plan naar mijn mening.	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
521	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Voor mij persoonlijk is manage ’t Hooft een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manage heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graga. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Paarden en paardrijden mogen niet vervangen door voetbal. Graag ontvang ik uw reactie.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
522	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp via 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde	en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
523	Allereerst wil ik mijn steun uitspreken voor de beoogde ontwikkeling van stadsdeel Overvecht. Ik hoop oprecht dat de leefbaarheid van de wijk Overvecht wordt verbeterd. Tuindorp blijkt echter als zoekgebied aangemerkt voor het aanleggen van drie (3) fiets- en wandelroutes om Overvecht met Tuindorp te verbinden. Hierbij wil ik graag als bewoner van Tuindorp mijn zorgen uitspreken over de voorgestelde fiets- en wandelverbindingen die ingetekend zijn, specifiek in de straten Professor Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Ik verzoek de Gemeente om reactie te geven op onderstaande zienswijze. • Logica en veiligheid fietsroutes o De gekozen positie van de fietsroutes in de twee betreffende straten lijkt onlogisch omdat er geen doorgaande route wordt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevormd. Er zijn geen belangrijke bestemmingen die bereikbaar worden gemaakt met de voorgestelde tunnels die momenteel niet bereikbaar zijn vanuit Overvecht. Tuindorp bestaat uit vele kriskras straten waardoor fietsers een zeer inefficiënte route moeten volgen richting een bestemming als centrum. Zowel de Prof. Hugo de Vrieslaan als de Prof. Van Bemmelenlaan zijn geen doorgaande routes, zelfs wijkbewoners dwalen weleens door de wijk. Tuindorp is hiermee niet geschikt om herkomst (Overvecht) en bestemming rechtsreeks met elkaar te verbinden gezien gebrek aan directheid en comfort (veel haakse bochten en onduidelijk routeverloop). o Door bovenstaande karakteristieken voldoen de voorgestelde verbindingen niet aan kenmerken voor een veilige fietsroute (SWOV, 2022), te weten: ▪ routelengte zo kort mogelijk ▪ reistijd zo kort mogelijk ▪ zo min mogelijk links afslaan ▪ zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen De toevoeging van grote stromen (sneller) fietsverkeer zou gescheiden moeten worden van ‘de verblijvende” en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Door deze fietsverbindingen aan te leggen wordt het tegenovergestelde bereikt. Er wonen veel gezinnen met jonge kinderen in de straten waar volop buiten wordt gespeeld en op de Prof. van Bemmelenlaan zitten maar liefst twee basisscholen. • Verkeersveiligheid van de wijk o In de betreffende straten is het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de richting Overvecht komen vanuit tegengestelde richting, waardoor er conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. • Sociale veiligheid o Met de komst van tunnels in een kleinschalige woonwijk als Tuindorp neemt de sociale veiligheid af. De toegankelijkheid van de wijk voor niet-bewoners wordt vergroot. Ik vrees gebruik van de verbindingen door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters,	

Nr.	Reactie	Antwoord

	uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.
	• Inpassing en impact op de straten
	  o Het inpassen van een tunnel impact hebben op de leefbaarheid van de straten voor de bewoners. De straten hebben beperkte breedte en er is aan weerszijden ruimte nodig voor het parkeren van auto's voor bewoners. Die ruimte en ruimte voor verblijven wordt beperkt als er nieuwe verkeersstromen komen. Daarnaast twijfel ik aan de haalbaarheid (bouwkundig en financieel) van een onderdoorgang op de voorgestelde plekken.
	• Impact op karakteristieken van de wijk
	  o In de Visie Eykmanlaan uit 2010 wordt onderzoek aangehaald dat aantoont dat Tuindorp tot de meest gewaardeerde woongebieden van Utrecht horen. Dit heeft te maken met hun ligging, de architectuur en de ruime opzet met veel groen. Er staat in de visie (p.8) "de visie is om het hier vooral te laten zoals het is". De uniformiteit van de subwijk en (huizen, scholen en materiaalgebruik) is kenmerkend. De straatwanden zijn door de hele wijk identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken. De ingetekende fiets- en wandeltunnels maken grote inbreuk op het beschreven karakter, beeld en kwaliteit van de wijk.
	Mijn verzoek aan gemeente is als volgt:
	• Geef onderbouwing van de positie van de voorgestelde verbindingen via Tuindorp. Maak opnieuw de afweging van nut en noodzaak van deze routes, en neem hierin de zienswijzen zoals van ondergetekende en andere bewoners mee. Onderzoek of de herkomst en bestemmingen op voorgestelde wijze wel goed/veilig/logisch met elkaar verbonden worden of dat er een beter alternatief denkbaar is.
	• Onderzoek alternatieven; verbreed de scope van het zoekgebied naar andere (meer logische) zoekgebieden voor fiets- en wandelverbindingen die rekening houden met de karakteristieken van de wijk Tuindorp. Te denken valt aan verbindingen op de kruisingen/hoeken van de wijken aangrenzend aan Overvecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Verminder het aantal verbindingen; kies voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. In de visie staan maar liefst drie verbindingen ingetekend. Dit lijkt onnodig veel voor het aantal bewoners/fietsers.	
524	Het is verstandig om tijdig na te denken en secure, concrete plannen te ontwikkelen die Overvecht versterken en op draagvlak kunnen rekenen. Om die doelen te bereiken doe ik (namens diverse betrokken bewoners) een aantal voorstellen n.a.v. uw ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040. Van harte hopen wij dat u ze mee kunt nemen in uw definitieve plannen, bij voorbaat hartelijk dank. 1. Wilt u **wonen** aantrekkelijk maken in deze kanswijk (vroeger ook wel 'achterstandswijk' genoemd, met dank aan de ministers Vogelaar [PvdA] en Pechthold [D66]), zorg dan s.v.p. ook in de toekomst voor goede bereikbaarheid voor auto's, gratis parkeren en betaalbaar wonen. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 2. Overvecht is zwakker dan andere wijken o.a. o.g.v. wijk**economie** & **werkgelegen-heid**. De afgelopen jaren heeft u als Raad & College meerdere malen gezegd: *we willen deze wijken economisch, onderwijskundig en sociaal versterken*. Geef dan de (wijk)economie serieuze kansen en beperk hen niet met slechtere bereikbaarheid en betaald parkeren. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 3. Een goede economie heeft goede **bereikbaarheid** nodig. U wilt meer banen in de wijk en u wilt de wijk bereikbaarder maken, zo schrijft u op meerdere plekken in uw ontwerpvisie. Het grootwinkelcentrum (GWC), o.a. vanwege de markt en bijzondere winkels, is nu een van de wijkoverstijgende, economische trekkers van Overvecht. Het is een wijk met grote uitdagingen. Dan is het echt onverstandig om belangrijke doorgaande wegen te schrappen voor auto's, zoals de zuidkant van de Franciscusdreef (dat wilt u van 2x2baans naar 2 enkele wegen degraderen), de Carnegiedreef, de Zamenhofdreef, Tigrisdreef, Marnedreef en Moezeldreef. Gevolgen van uw voorstel: de winkels zullen veel minder klanten kunnen ontvangen. Dringende oproep: behoud de doorstroming van autoverkeer. 4. **Ouderen en vervoer**. Van oudsher telt Overvecht veel bejaardentehuizen en seniorenwoningen. Op meerdere plaatsen geeft u aan dat er meer ouderen zullen gaan wonen in Overvecht. Veel ouderen zijn minder goed ter been;	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Gratis parkeren is in de toekomst geen optie om de wijk Overvecht leefbaar te houden. Betaald parkeren vermindert namelijk parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Op die manier blijft de wijk leefbaar en juist aantrekkelijk om er te wonen. 2. We streven naar een goede balans tussen verschillende vormen van mobiliteit om de wijk toegankelijk te houden voor zowel bewoners als ondernemers. Hoewel we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen willen stimuleren, begrijpen we dat goede bereikbaarheid per auto belangrijk blijft voor de economische vitaliteit van de wijk. Om die reden is het uitgangspunt ook dat alle bestemmingen (winkels, woningen en andere voorzieningen) altijd met de auto bereikbaar blijven. 3. Zoals eerder aangegeven blijven alle bestemmingen (ook winkels in het Grootwinkelcentrum) bereikbaar met de auto. Het enige wat kan gebeuren is dat men iets langer in de auto zit omdat andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsen is lastiger voor wie ouder wordt. Boodschappen doen zij dus relatief veel meer met de auto dan anderen. Hun mantelzorgers en familieleden komen ook graag met de auto. Die contacten versterken generaties; die communicatie maakt ouderen gelukkiger. Veel senioren wonen met plezier in deze wijk. Ga hen dan alstublieft niet isoleren door de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden zo in te perken – u zult veel ouderen, mantelzorgers en hun familie verdriet bezorgen. Doe dat hen niet aan alstublieft. 5. **Zorg**. Overvecht telt veel mensen met een slechte gezondheid. De overheid wil graag dat mensen, ook ouderen en zieken, zo lang mogelijk thuis blijven wonen, daarom komen dus heel veel zorgverleners regelmatig kris kras door de wijk rijdend, juist in Overvecht, om mensen aan huis te helpen. De beperking van dubbelbaanswegen, alsmede het plaatsen van wegafsluiting zal blokkades opwerpen en de aanrijtijden van hulpdiensten drastisch verhogen. Dat betekent dat ambulante zorgmedewerkers in de wijk straks veel meer tijd kwijt zijn om langs hun patiënten te gaan. Het betekent dat daarom minder zieken en ouderen geholpen kunnen worden. Dat betekent een achteruitgang in gezondheid. Dat wilt u toch niet op uw geweten hebben? 6. **Cultuur & sport verbindt**. Aan de Braziliëdreef staat nu een uniek cultureel centrum Zimihc in de voormalige Stefanuskerk. U vindt cultuur belangrijk (o.a. p. 47), terecht. Diverse sportloca-ties plant u op meerdere plaatsen in de wijk: prima, maar waarom bemoeilijkt u dan de auto-bereikbaarheid en parkeermogelijkheden hiervan? Draai dat terug s.v.p. 7. **Oproep: oude situatie van vòòr 2015 herstellen: HER*OPEN onderdoorgang station*.** U wilt op een paar locaties hoog gaan bouwen, want er is woningnood. Begrijpelijk dat u dan als eerste kijkt naar mogelijkheden bij het station Overvecht. Er komt daar ook meer bedrijvigheid, begrijpelijk. Met veel meer mensen en bewegingen op dit relatief kleine oppervlak is de kans op problemen en ongelukken groter… U heeft recent het station Overvecht de status van gemeentelijk monument gegeven. Het heeft inderdaad architectonische meerwaarde. De architecten hebben de onderdoorgang (jaren `80) van de Overvecht-kant naar Tuindorp (Albrecht Thaerlaan) ontworpen als een aparte weg, een levende ader, een evacuatieroute. In 2014 heeft de Utrechtse gemeenteraad het belang van deze passage als doorgangsroute bij motie aangenomen. Helaas had NS/ Prorail geen boodschap hieraan: zij hebben het eenzijdig afgesloten zonder overleg.	4. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Er wordt gekeken naar mogelijkheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld mantelzorgers geen of minder hinder ondervinden van betaald parkeren. Dat kan bijvoorbeeld door de duur van betaald parkeren in te voeren van 6.00 – 11.00 uur. Op deze manier wordt voorkomen dat forensen in de woonwijken parkeren. Tegelijkertijd hoeven mensen die overdag ergens moeten zijn (zoals mantelzorgers, oppas of bezoekers van winkels en sportvoorzieningen) niet of in ieder geval minder te betalen om te parkeren. 5. Zie ook onze reactie bij punt 4. 6. Zie ook onze reactie bij punt 3 en 4. Bedankt voor uw suggesties. Het verbeteren/ openbaar maken van de onderdoorgang bij het station nemen we mee in het hier boven genoemde onderzoek. 7. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 8. Wij zijn in gesprek met het waterschap over verplaatsing. Dit kan alleen als er een goede alternatieve locatie voor handen in en zal pas na 2050 het geval zijn. De woonopgave van 5000 woningen is tot 2040. het bebouwen van het RWZI in

Nr.	Reactie	Antwoord
	U heeft het recht (wet R.O.) het recht van overpad in te roepen vanwege maatschappelijk belang en gewoonterecht alsmede de wegenlegger aan te passen en die passage officieel op te nemen in de openbare wegen van de gemeente, ook als een bedrijf c.q. eigenaar dat liever niet wil. Als u die passage weer openbaar maakt, wordt het veiliger, gezonder en communicatiever. Suggestie: geef die passage een officiële wegennaam; noem het naar **Humprey Mijnals** (1930 - 2019), de allereerste niet-blanke in het Nederlands voetbalelftal. Hij woonde heel lang in Utrecht-Overvecht, een echte Overvechter dus. Hij is een icoon van ons Utrechtse én Nederlandse voetbal. In 1960 plaatste hij een wereldberoemde, prachtige omhaal (...een bijzondere pass-passage...) in de wedstrijd NL - Bulgarije. Hij is een inspiratiebron voor jong, oud, mensen van allerlei herkomst en toekomst. Vandaar deze oproep de onderdoorgang weer OPENBAAR te maken en hem te noemen naar deze bekende Overvechter. 8. **RWZI**. In de meeste steden wordt een rioolwaterzuiveringsinstallatie die zo dicht in de bebouwde stad staat, verplaats naar ruimte waar grond goedkoper is en minder druk op het oppervlak heerst. Juist in een langetermijnvisie voor de komende decennia als dit document is het daarom logisch dat u de intentie uitspreekt dat RWZI aan de Brailledreef naar plattelandsgebied verhuist. Ga in gesprek met provincie en waterschap om dit te bespoedigen. Dan kunt u hoogbouw - zeker de flats van 70 meter hoog! - daar bouwen i.p.v. aan de Carnegiedreef. Vanwege de nabijheid van water zal er meer lichtinval in, minder kans op donkerte. Dan hoeft u op het parkeerterrein bij bibliotheek / C&A ook minder hoog te bouwen – dat accordeert dan beter met de omgeving. Wilt u de woningnood echt lenigen, versnel dan verplaatsing RWZI en ga daar hoog bouwen. 9. Op een paar voorlichtingsavonden zei de voorlichter namens de gemeente: “We gaan gevaarlijk groen aanpakken … en daarom daar bouwen…”. Uw wethouder sprak van “de randen van het groen versterken door daar te gaan bouwen.” In uw documenten staat een paar keer: “woningen bij op plekken die niet aantrekkelijk zijn” (p. 62 e.v.). Dit soort eufemistisch, verhullend taalgebruik roept meer vragen dan antwoorden op, bovendien achterdocht bij bewoners. Verzoek: laat dit soort wartaal achterweg. **Zou u zo vriendelijk willen zijn**	de verre toekomst komt niet in de plaats van woningen in Overvecht Centrum of langs de Carnegiedreef. 9. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. 10. Met doorwaadbaarheid bedoelen we hier de geschiktheid van een ruimte of gebied om doorheen te lopen of te fietsen. Ook de bereikbaarheid van ouderen en gezinnen met kinderen die vaker met de auto moeten komen blijft gewaarborgd. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Dat is het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Onze intentie is om met de maatregelen uit de omgevingsvisie een omgeving te creëren die voor iedereen toegankelijk en leefbaar is. Uiteraard begrijpen wij de zorgen van deze veranderingen en zullen daarom zorgvuldig de impact van onze plannen blijven monitoren op de bereikbaarheid voor alle bewoners, inclusief ouderen en mensen met een lager inkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	objectieve, controleerbare criteria te gebruiken en die ook in uw plannen op te nemen? 10. **Doorwaadbaarheid**. U wilt de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers vergroten, o.a. in park de Gagel (p. 84). Doorwaardbaarheid verwijst naar een moeras c.q. viscose. U bedoelt waarschijnlijk: we willen de *bereikbaarheid* vergroten. Dat klinkt logisch, doe dat dan ook voor ouderen, gezinnen met kinderen, die vaker met de auto moeten komen. Is dit een leestest of Utrechtse humor? Conclusie: dit lijkt een nuttig voorstel, maar het zal negatieve resultaten opleveren o.g.v. leefbaarheid, bereikbaarheid, armoede, economie en wonen. Vooral armen, ouderen en ondernemers zullen hiervan de dupe worden. Dringend advies: pas deze visie aan.	
525	Wij maken groot bezwaar tegen de planvorming voor meerdere spoor onderdoorgangen in het spoordeel tussen de mr. Tripkade en de Blauwkapelseweg. De planvorming en realisatie mag niet doorgaan! Motivatie: 1. De realisatie zal bij gereedkoming een grote druk geven op de rust en karakter van Tuindorp. 2. Het kruispunt v. Bemmelenlaan, Ritzema Boslaan en Thaerlaan wordt onbeheersbaar. Met name het wegdeel van de Thaerlaan langs het station levert vaak gevaarlijke situaties op! De weg is te smal voor het verkeer en de tegemoetkomende fietsters. 3. Er zullen veel hangjongeren zich gaan ophouden bij de tunnel ingangen. 4. De reeds aanwezige 2 doorgangen en een spoorovergang blijken nog steeds te voldoen; noodzaak niet aanwezig 5. De realisatie van de onderdoorgangen zullen veel overlast in de wijk veroorzaken mbt geluid, risico op verzakkingen en scheurvorming in gevels 6. Als laatste: de kosten zullen zeer hoog zijn voor iets wat niet strikt nodig is. Utrecht kan in deze tijd haar geld beter gebruiken!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
526	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze sturen betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen pony- en paardrijles. Naast het rijden als sporten, is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dichtbij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Bovendien hebben het aanwezig zijn bij en omgaan met paarden en pony's, naast sporten, verzorgen en dagbesteding, ook een welzijn verhogend effect op mensen. Voor mij persoonlijk is manege 't Hoogt een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manege heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graag. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
527	Wij missen een duidelijke visie op het gedeelte Einsteindreef vanaf de kruising Humberdreef tot aan de NRU. Voor uw informatie: wij wonen aan dit gedeelte (Vreuchdenberchdreef, de bebouwing langs het fietspad aan de Einsteindreef) en ervaren flinke geluidshinder doordat men stevig de gaspedalen en - hendels hanteert, met name vanaf de kruising Humberdreef richting de NRU. Helemaal als het verkeer wat rustiger is ('s avonds, 's ochtends vroeg en in de weekenden). Ter illustratie: als we in de tuin zitten, kunnen we elkaar regelmatig niet verstaan door de herrie van motoren en auto's. De vele sirenes van hulpdiensten nog daargelaten. De toename van het aantal woningen in Overvecht centrum, zal toename van verkeersbewegingen over de Einsteindreef met zich meebrengen. Wij pleiten ervoor om **niet** de Carnegiedreef af te sluiten voor autoverkeer, omdat wij	Het is inderdaad de verwachting dat het verkeer over de Einsteindreef toeneemt als gevolg van de maatregelen die worden voorgesteld in de omgevingsvisie. Nader onderzoek moet aantonen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau op een aanvaardbaar niveau te houden. Op gedrag hebben we met de visie helaas geen invloed. Bedankt voor uw suggesties, die hebben we meegenomen in de uitwerking en worden voor een deel ook al genoemd in de ontwerp omgevingsvisie (bijvoorbeeld herinrichting Einsteindreef). Een ondertunneling van de Einsteindreef hebben we onderzocht, maar is niet haalbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vrezen dat hiermee nog meer verkeer over de Einsteindreef zal rijden vanaf en naar de NRU. Het vele verkeer langs de Einsteindreef heeft nog een nadeel: de automobilisten die in de file of voor een rood stoplicht staan, gebruiken de weg - specifiek de groenstroken naast de weg - als plek om hun afval uit de auto te dumpen. Zwerfvuil dat vervolgens deels ook de wijk inwaait. Weggebruikers houden er duidelijk geen rekening mee, dat ze in een **woonwijk** rijden. Teneinde ook voor de bewoners langs de Einsteindreef een goede woonomgeving te creëren, zijn o.i. nodig: - voldoende toegangswegen voor automobilisten/bewoners naar Overvecht centrum - 30 km gebied, ook voor het gedeelte vanaf Humberdreef naar NRU - een stadsboulevard met 1-baanswegen zoals gerealiseerd bij de Marnixlaan - of nog beter: ondertunneling van de Einsteindreef vanaf Overvecht centrum tot aan de NRU (= tevens creëren van ruimte voor woningbouw. Wat betreft het creëren van woningen: het Overvecht centrum lijkt hiervoor een geschikte plek als het bestaande winkelcentrum wordt gesloopt. Om de bestaande problematieken (armoede, gezondheid, bevolkingsopbouw, criminaliteit, vervuiling) in Overvecht aan te pakken, pleiten wij ten zeerste voor het realiseren van aantrekkelijke (koop)woningen in het middelhoge en hoge segment - denk hierbij ook aan senioren in goede doen.	We zijn het met u eens dat Overvecht centrum een geschikte plek is voor winkels met woningen erboven in verschillende segmenten en doelgroepen. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen is daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
528	Ik reageer specifiek op de passage betreffende het mogelijkerwijs verplaatsen van tuinvereniging Ons Genot. Dit is om meerdere redenen een slecht idee. Voornamelijk omdat de onzekerheid die hiermee ontstaat zal leiden tot het uitblijven van verdere investeringen en mogelijkerwijs onderhoud zal verminderen wat verloedering in de hand werkt. Oftewel, de huidige omgevingsvisie is een doodvonnis voor deze bloeiende vereniging! Deze vereniging is een parel met vele verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren. Een vereniging die natuurinclusief is en	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor Overvechters en Utrechters uit alle lagen van de samenleving. De diversiteit aan biotopen profiteert de natuur enorm van. Insecten, reptielen, kleine zoogdieren, de gehele voedselpiramide. En er is ruimte voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, de speeltuin te gebruiken en de cultuurhistorie te ervaren. Natuur staat al langere tijd ontzettend onder druk. Er is in de stad zelfs een biodiversiteitscrisis uitgeroepen. Met het voorliggende plan wordt er direct tegengewerkt aan initiatieven voor meer biodiversiteit, cultuurhistorie en natuurinclusieve landbouw. Schrap de passage over het mogelijk verplaatsen van de vereniging Ons Genot, en kom op voor de natuur en geef ook de Utrechter van de toekomst meer mogelijkheden om natuur te beleven.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
529	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op tijd op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Er is op het laatste moment nog een informatieavond georganiseerd maar deze zal wel plaatsvinden na de sluitingsdatum van de zienswijze. We verzoeken u daarom om in ieder geval de deadline van het indienen van zienswijzen te verlengen tot minimaal een week na de informatieavond. Daarnaast verzoeken wij u om de bewoners in de wijk Tuindorp proactief te informeren. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten?	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen de schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 7. Tuindorp heeft een kindvriendelijk uniek karakter. Veel kinderen spelen op straat. Dat is mogelijk omdat er beperkt en alleen lokaal verkeer op straat is. Bij nieuwe doorgaande fietsroutes zal er veel meer verkeer komen waardoor het unieke kindvriendelijke karakter mogelijk wordt aangetast. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden?	
530	1 Afsluiting straten voor doorgaand auto verkeer is onnodig. Voor doorstroming en alternatieve routes is een open stratenplan heel belangrijk. De hulpdiensten hebben ook al vaker geklaagd over de vele afsluitingen in Leidse rein. Een stad als Nieuwegein heeft hier ook al afscheid van genomen na de bloemkool wijken de jaren negentig bouwen zij al geen afgesloten wijkenmeer. Voor het asociale gebruik van de wegen zou denk ik alleen meer politie nodig zijn met zwaardere sancties. 2 Woning bouw ook elders mogelijk? Waarom huizen in een volle wijk erbij, waar al genoeg uitdagingen zijn. De wijk is ooit met een bepaalde gedachte ontwikkeld en veel groen compenseerde de flat gebouwen, nu het groen gaan vol bouwen druist hier tegenin. Daarnaast gaan de bewoners ook gebruik maken van alle voorzieningen zoals winkel en straten e.d , dat gaat ook niet zomaar. 3 HOV vervoer Geen tram, dat kost zoveel dat het benodigde OV, wat uit bussen zal moeten bestaan word weg bezuinigd, dus effect is dat meeste mensen terugvallen op een auto, zie wat in Nieuwegein gebeurde toen daar de sneltram werd	1. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 2. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld, dit was uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïntroduceerd. Effect was dat men massaal de auto of ander vervoer nam daar de tram ter ver weg is van de woning. 4 Afval verwerking Als toegift op punt 2 hoe gaat het met afval verwerking. De huidige ondergrondse containers zijn een ramp. Bij plaatsing van de gekte materialen gebeurd nu elke dag. Mijn inziens allen op te lossen door de laag bouw weer een container tegen en in de hoogbouw een alternatief te bedenken voor de ondergrondse aanpak. Dit zal de bij plaatsing in ieder geval tot 1 dag in de week beperken.	mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Net als in de hele stad gelden in Overvecht ook de principes van de barcode; de voorzieningen groeien mee met het aantal woningen. De omgevingsvisie geeft hier verder vorm aan. 3. Met de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een busverbinding over de centrale as en geen tram. De onderbouwing hiervoor staat in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 4. Ons afvalbeleid is er op gericht om zo veel mogelijk afvalstoffen gescheiden in te leveren. Dit krijgen we voor elkaar door het makkelijker maken afval te scheiden en het restafval via ondergrondse containers op te halen. Door de hele stad maken we gebruik van het zelfde principe, maar afhankelijk van de beschikbare ruimte, variëren we een enigszins met de inzamelmethoden. We erkennen en herkennen de problematiek rondom bijplaatsingen. Inmiddels zetten we meer materieel en personeel in op het voorkomen en verwijderen van bijplaatsingen, bijvoorbeeld door meer bijplaatsingen te verwijderen en de handhaving te intensiveren. Ook zetten we in op bijvoorbeeld communicatie en participatie. Zo hebben we steeds meer containeradoptanten. Containeradoptant worden kan door te mailen naar samenschoon@utrecht.nl. We blijven nieuwe interventies ontwikkelen om de bijplaatsingen te verminderen en te voorkomen.
531	Deze ontwerp-omgevingsvisie houdt naar mijn mening te weinig rekening met: - mensen die door ziekte aan huis gebonden zijn en daardoor afhankelijk zijn van anderen voor vervoer naar arts of ziekenhuis; - senioren die niet mobiel zijn. Zij zullen veel verder moeten gaan lopen om bij hun auto te komen. Daar naartoe fietsen is in deze gevallen natuurlijk ook geen optie; - bovengenoemde personen zijn voor hun dagelijkse levensbehoeften vaak ook afhankelijk van de auto, dat wordt er door de maatregelen in het ontwerp niet gemakkelijker op.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 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

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met betrekking tot mijn eigen woonomgeving Taagdreef, Rubicondreef e.o.: het plan om de bus voortaan vanaf de Moezeldreef via de La Bohèmedreef te laten rijden, door een smalle woonstraat met aan de ene kant huizen en aan de overkant een speeltuin (!) vind ik een bijzonder slecht idee, daar gaan absoluut ongelukken van komen. Daarnaast denk ik dat de bewoners van deze koopwoningen hun huis aanzienlijk in waarde zullen zien dalen omdat er een bus door de straat gaat rijden. Hoe gaat dat gecompenseerd worden voor deze mensen? Ik neem aan dat de Gemeente Utrecht daar geen geld voor zal hebben. In het ontwerp staat letterlijk: "De woonbuurten blijven zoveel mogelijk zoals ze zijn. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij, bijvoorbeeld door een extra verdieping of op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn. Straten en groen worden aantrekkelijker." Ik vind niet dat dit van toepassing is voor de La Bohèmedreef die blijkbaar in een busbaan moet veranderen!	mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. 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.
532	Ik wil hierbij graag mijn zienswijze en tevens zorgen uiten mbt. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht en maak dan ook bewaar tegen de voorgestelde fietstunnels ter hoogte van de de Prof. Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het aanleggen van nieuwe, doorgaande routes door een kindvriendelijke woonwijk is mijns inziens ongewenst, met name vanwege verkeersveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen op specifiek deze plekken is onduidelijk, vooral omdat ze geen (verkeerskundig) logische, doorgaande routes vormen tussen de wijk Overvecht en het centrum. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Deze fietstunnels zullen ook erg kostbaar zijn. In een tijd dat de gemeente een tekort heeft van 76 miljoen euro en dat er daardoor enorm bezuinigd moet worden op sociale en maatschappelijke voorzieningen in met name de kwetsbare wijken is het mijns inziens niet uitlegbaar om tientallen miljoenen in enkele tunnels van beton te investeren in plaats van in leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk zelf. Gezien de vele reacties op het artikel in DUIC van 17 mei jl. over de voorjaarsnota van de Gemeente Utrecht zijn veel inwoners het met mij eens. De vele reacties pleiten voor het bezuinigen op het aanpassen van verkeersinfrastructuur, zoals fietstunnels, rood asfalt en het herinrichten met rotondes etc. Tot slot is er de afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp van belang. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers en brommers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet m ogelijk en vaak gevaarlijk.	
533	Het is een enorm probleem dat jullie voor de THEMA-drevenflats nieuwe hoog (hoger)bouw willen neerzetten. Het is -gevaarlijk- om de flatblokken te sluiten,	Het is niet de bedoeling om flatblokken hier te sluiten en daarmee het zicht op de thema-dreven te ontnemen. Het is juist de bedoeling om hier met het toevoegen

Nr.	Reactie	Antwoord
	er moet overzicht en openheid blijven. Misschien geldt dat ook voor verderop op de Carnegiedreef, maar daar ken ik de situatie niet. Jullie weten natuurlijk dat er flink wat criminaliteit is hier, en als je de flatblokken sluit heb je daar nog minder zicht op. Om nog maar niet te spreken over wanhoop, armoede en uitsluiting van een niet echt klein deel van de huidige bewoners, die daarna dan ook nog mogen uitkijken op de ruggen van de nieuwe, rijkere bewoners. Het is vragen om nog meer problemen die je versterkt en mogelijk maakt door confronterend uitzicht en dichte hoeken. Want ja, als dan criminaliteit wel oplevert waar je hard voor werkt, waarom zou je dan kiezen voor wanhoop, buitensluiting en een niet-aflatend gevoel van onrecht? Iemand zei op een bijeenkomstavond over die dichte hoeken: maar jullie zien dat toch? Mijn vraag: mogen zulke mensen svp een beetje maatschappelijke voorlichting krijgen? Misschien kan de politie daar een rol in spelen. En ja, het lijkt leuk, dat er dan een soort binnenhof komt zoals er ook gebouwd werd bv bij de Kaap Hoorndreef. Maar net als het verkeersplan: dat kan alleen in nieuwe situaties, dan weten mensen waarvoor ze kiezen. Het kan absoluut niet ingedwongen worden in bestaande situaties. Je kunt nog zulke leuke pasteltekeningen maken, het lijkt totaal niet op de werkelijkheid. Het enige dat in de tekeningen op de werkelijkheid lijkt is de donkerrode kleur bij de voorkant van de THEMA-dreven. O, ja, over de tekeningen: jullie hebben ook superhandig even het kampje in de groene lob weggemoffeld. Niet dat dat weg zou moeten, maar het wegmoffelen in de tekeningen is de zoveelste deuk in het vertrouwen. En aan jullie: lees dat nieuwe boek van de Correspondent-journalist dat morgen verschijnt, 'Armoede uitgelegd aan mensen met geld' https://kiosk.decorrespondent.nl/products/armoede-uitgelegd-aan-mensen-met-geld-tim-s-jongers. Een beeldend voorproefje, https://decorrespondent.nl/14431/arm-of-rijk-iedereen-doet-domme-	van woningen de omgeving te versterken, door meer ogen op straat, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van voorzieningen. Door nieuwe woningen te bouwen, kan er ook in de bestaande flats meer menging komen. Het is ons bekend dat de Thema-dreven een kwetsbaar deel van Overvecht zijn. Vanuit Samen voor Overvecht wordt er in de buurtaanpak Themadreven gewerkt met alle partners daar aan de leefbaarheid, het ondersteunen van kwetsbare bewoners en bieden van meer perspectief. Dit vraagt een lange adem. Het is jammer dat u de omgevingsvisie niet ervaart als iets positiefs voor wijk. Juist willen we voortbouwen op het goede van de wijk. Het Doemeecentrum werd door een groep Overvechters zeer gewaardeerd. Er werden leuke activiteiten georganiseerd en het was een fijne ontmoetingsplek. Toen het neer werd gezet had het al een tijdelijk karakter. Toen het weg werd gehaald waren echter veel mensen eraan gehecht geraakt. Het gemis is bij ons bekend. In de THEMA-dreven zelf zijn er momenteel enkele andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In de Gagelsteede is een ontmoetingsplek ingericht in het “Praathuis”. Afhankelijk van waar u woont is de buurtkamer Ankaradreef ook een optie voor u. In aangrenzende buurten liggen, zoals u wellicht weet Buurtcentrum de Boog en Buurtkamer de Klop. Het kan zijn dat u wat mist in het aanbod. Overvecht is een diverse wijk waar mensen wonen met verschillende interesses. In dat geval nodigen we u uit om mee te denken. U hoeft dit niet alleen te doen. Via het Wijkbureau of via DOCK kunt u geholpen worden met uw initiatief. Komt u vooral langs bij het wijkbureau (Zamenhofdreef 17) of een contactmoment van DOCK. Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dingen/a7e31f5d-61bb-0fae-0204-fb262beca07c. En hopelijk begrijpen jullie dan eindelijk waarom al die leuke plannen, die saamhorigheid en binding in Overvecht willen bevorderen, ondanks alle miljoenen steeds misgaan. Ook nu weer zijn de plannen voor Overvecht alleen maar idealisme van rijke mensen, geen realiteit. Maar ach, deze plannen doordrukken kan natuurlijk wel, dan trek je je gewoon niks aan van de huidige bewoners en kijk je alleen naar dat handjevol mensen in het --stadsdeel-- Overvecht (oftewel, die hebben bij ons geen enkele binding) dat het wel een goed plan lijkt omdat ze een hekel hebben aan autos, genoeg geld en/of weinig kinderen hebben, en goed gezond zijn, zodat het allemaal makkelijk kan zonder auto. Maar voor alle andere mensen is het versmallen en dichtdoen van straten een dreigende ramp. Trouwens, om je daar niks van aan te trekken moet je als politicus wel ook goed asociaal zijn en alleen om het geld geven, maar dat lijkt in dit geval ook weer geen enkel probleem te zijn. Maar dan moet je niet liegen over dat je ook hart hebt voor de huidige bewoners, want dat is niet zo. Aan de positieve kant: het zou het beste zijn als jullie je met al dit geweld zouden storten op het weer gunstiger worden van de Gini index, daar zouden we meer aan hebben. Maar tot dat weer beter is, is wat wij op de THEMA-dreven dringend nodig hebben een buurthuis, en dus niet een een paar buurten verderop, maar echt hier. We zagen dat de hele sfeer hier beter was toen het Doe-Mee-centrum er stond, dus in de tijd dat er ook echt mensen waren die het runden, maar niet meer toen het aan het doodbloeden was en een (1) buurtbewoner nog wanhopig probeerde mishandelde vrouwen op te vangen. Als je de huidige bewoners, die zich hier soms thuis voelen en soms niet, prettig wilt laten wonen, dan moet je -zichtbare- ondersteuning geven, huiswerkbegeleiding, koffieochtenden etc etc, niet alleen door de corporaties, want zoals we zagen kan dat dan zomaar weer weg zijn, maar langdurig, als gemeentebeleid. Ik weet zeker dat zich ondersteund voelende mensen uiteindelijk meer geld opleveren, of minder kosten, dan het runnen van een buurthuis. Iedereen wint.	We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten. In de omgevingsvisie zien we de Centrale as als kans voor verdichting en wijkverbetering (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie), waaronder draagvlak voor voorzieningen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat we dit verhaal nog onvoldoende hadden beschreven. Hopelijk geeft de aanvulling meer begrip en inzicht. De ZONORdreven is één van de drie overgebleven zoeklocaties ten behoeve van een middelbare school en sporthal. Of de VO school en sporthal hier gerealiseerd gaan worden is nog niet duidelijk. Als er voor deze locatie gekozen wordt dan wordt er beperkt gesloopt op de hoek van de Oranjerivierdreef en Zambesidreef. Eind 2024 besluit het college over de voorkeuslocatie. Voor meer informatie en raadsbrieven verwijzen wij u naar https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-nieuwe-middelbare-school-en-sporthal De omgevingsvisie Overvecht faciliteert een vernieuwing van centrumgebied Overvecht. Of een bioscoop daar deel van uit kan gaan maken, is nu nog niet in te schatten. Utrecht heeft al veel bioscopen en er moet een marktpartij zijn die

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dus vooruit, er is een gebouw dat wel kan op de parkeerplaats als jullie die perse vol moeten bouwen: een buurthuis. En dan niet van een commerciele uitbater zoals die nu supersneaky op de plaats van het Doe-Mee-Centrum is binnengesmokkeld door de Werkplaats (=geld), maar een echt superdegelijk goed geoutilleerd buurthuis met sterke sociale werkers die vaak vervangen worden (dat moet, maar dat is een ander verhaal), maar wiens functie nooit verdwijnt. Waar ooit Sharon Dijksma voor pleitte met andere burgemeesters, een eeuwigdurend buurthuis. En trouwens, ook niet op de plaats van de voetbalkooi, die er eindelijk kwam na een lange reeks van tekentafel-idiotieen, zoals gezamenlijke kweekbakken, stenen uit Cornwall en een goor doolhof. En wat dan mooi zou zijn, een brug over de Tigrisdreef zodat de kinderen uit de Eustatiusflat er ook in kunnen voetballen. En nee, de Tigrisdreef afsluiten is een idioot alternatief voor een brug, maar daar wordt gelukkig door andere Overvechters veel meer over gezegd dus dat hoef ik nu niet meer te doen, ik sta volkomen achter hen. Omdat er helaas in Nederland door het harde werken van de neo-liberalen een enorme kloof is ontstaan tussen arm en rijk, tussen hoog en laag opgeleid, en tussen hoog en laag betaald, is het enige waardoor het hier toch heel fijn en veilig wonen is, dat je van geen enkele flat van buiten kunt zien hoe rijk of arm de bewoners zijn. En dat wankele evenwicht doorbreek je als je voor onze neus rijkere mensen in anderssoortige flats neerzet. De hubs en OV over de Carnegiedreef gecombineerd met bouwen pal tegen de flats aan is een idioot plan, uitlsuitend ingegeven door idealisme, niet door enige realiteitszin. Wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! De hub hier -zonder- nieuwbouw mag van mij wel, ik wil ook graag makkelijk naar station Overvecht en de Uithof. En ook wil ik graag een echte bioscoop bij de Zamenhofdreef, waar ik Avatar 3, 4 en 5 kan gaan ijken in 3D, en ervoor lekker biologisch eten in een restaurantje met gewoon geslacht vlees en een pilsje. Om te zorgen dat er ook genoeg mensen zijn om de bioscoop levend te houden, had ik altijd gedacht dat bouwen langs de Einstendreef groots had mogen zijn (in plaats van de Zamenhofdreef irrealistisch vol te plempen). Een paar enorme groene flats	zo'n bioscoop wil bouwen en exploiteren. De uitwerking van de centrumplannen voor Overvecht gaan daar komende jaren hopelijk meer duidelijkheid over geven. Wij zijn het niet met u eens dat er geen aandacht voor de wijk Overvecht is. Op diverse manieren probeert de gemeente de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor is ook de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht' gemaakt. Wij verwachten dat het geheel van ontwikkelingen in Overvecht, dat is behalve het bijbouwen van woningen onder andere ook het vergroenen van de wijk, het verkeersveiliger maken en het op niveau houden van voorzieningen, de wijk leefbaarder zal worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs de Einsteindreef, met echt dure woningen, van die flats die daarna op Youtube komen als voorbeelden van het nieuwe bouwen (Einsteinzou vast trots geweest zijn..). Een belachelijk gemiste kans dus, datmagere zooitje dat nu gepland is op de Ivoordreef. En dan als alternatief maar de Zonordreven slopen, jullie zijn niet wijs. Als jullie denken dat we er zo komen, dan begrijpen jullie nog minder dan ik dacht. Trouwens, een van de vele redenen waarom ik jullie niet geloof is ook dat er nu helemaal geen aandacht voor ons is. En als er rijke mensen komen, dan ineens wel? Een klein maar tekenend voorbeeld: begin dit jaar zijn de bushaltes voor de parkeerplaats op de THEMA-dreven opgeheven. Dat vind ik raar maar goed, dat kan, maar de bushokjes staan er nog steeds! Kan het jullie wat schelen dat wij soms ruzie krijgen met chauffeurs, omdat mensen niet weten dat het is opgeheven, of vriendelijk vragen of ze er toch uit mogen en een snauw of erger krijgen. Jullie hebben nu totaal geen interesse in ons OV gebruik, en dan wel als jullie hier rijke mensen hebben binnengepropt? Absoluut ongeloofwaardig. En ik vergeet nog wat: al deze plannen kunnen alleen maar lukken als het autoverbruik hier vermindert. Maar dat gaat binnen een jaar of 20 niet gebeuren. En als alle auto's elektrisch zijn is er ook geen noodzaak meer voor. Dus, als iedereen inde auto blijft zitten hebben jullie alleen maar enorme problemen gecreerd: de NRU compleet verstopt door in-en uitvoegende auto's, ruzies om parkeerplaatsen ed. Ik hoor jullie al denken, ja, dan komen er parkeerplaatsen verderop. Gevolg, rijke gehandicapte mensen kunnen nog weg, arme niet. De kloof wordt verder vergroot; mensen met lef regelen een eigen parkeerplaats, mensen met minder lef hebben het nakijken. Niet iedereen is mondig, of kan het opbrengen te vechten (zie het boek morgen). Je mag principieel een stad (Overvecht is groter dan een gemiddelde Nederlandse stad) niet onderwerpen aan een ideaal. Je moet eerst je ideaal verwezenlijken, en dan de bebouwing daaraan aanpassen. En dat gebeurt hier niet. Dus dit is alleen maar de volgende stroom miljoenen die niet gaat helpen.	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Wij begrijpen dat de naam 'Tigrisdreef e.o.' niet een duidelijk buurtgevoel geeft. Wij hebben voor de kaarten in de omgevingsvisie wel de officiele gemeentelijke buurtnamen en indeling gebruikt, omdat op dit niveau buurtgegevens beschikbaar zijn (zoals aantal inwoners, type huizen etc.). Wij erkennen dat de huidige openbaar vervoer verbinding tussen Overvecht en de Uithof verbeterd moet worden. Om die reden hebben we in de omgevingsvisie een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding voorgesteld die ervoor moet zorgen dat de verbinding tussen Overvecht en de Uithof beter wordt. Onze intentie is om de leefbaarheid voor alle bewoners te verhogen. De loopafstanden vanuit delen van Overvecht naar de HOVlijn op de Carnegiedreef zijn inderdaad (te) lang. Daarom houden we ook buslijnen door de buurten van Overvecht om te zorgen dan iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geven bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en worden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder plaatsing van bebouwing.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verkeer: om maar met de deur in huis te vallen: ik sta volledig achter de opstellers van de petitie over de vernietiging van Overvecht, https://www.youtube.com/watch?v=rCC_WNLBEZ8, en https://petities.nl/petitions/stop-de-vernietiging-van-overvecht-met-de-omgevingsvisie-2040/signatures?locale=nl&page=1. Dit plan, wat van Overvecht een 'lint-stad' lijkt te maken, is zo te zien ontworpen door al te idealistische politici en happy maar veel te jonge tekenaars. De Omgevingsvisie -had- een goed plan -kunnen zijn- als het een plan was geweest voor een nieuw te bouwen stad, of een plan dat langzaamaan, over zeg drie generaties, ingevoerd zou worden. Wat niet kan is het doordrukken in een al bestaande stad, Overvecht dus. Want dat is ook meteen wat er hier aan de hand is. Overvecht heeft meer inwoners dan een gemiddelde Nederlandse stad. En denkt iemand dat je voor bv Culemborg een (1) ontwerp kunt maken omdat je denkt dat de stad er toch eigenlijk anders uit moet gaan zien? De schijnbare uniformiteit van Overvecht is wat al generaties plannenmakers op het verkeerde beengezet heeft, en dat gebeurt ook nu weer: alsof 35.000 mensen een eenheidsworst kunnen zijn. Culemborgers zijn aardig. Mensen uit Woerden zijn egoistisch. Overvechters willen wandelstraten. Absurde generalisaties. In deze plannen wordt de bestaande bevolking achteloos aan de kant geveegd. De hubs en verbindingen door Overvecht worden vast prachtig, en de nieuwe mensen op onze parkeerplaats, op ons beetje lucht dat wij vrijmaakten door bovenop elkaar te gaan wonen (THEMA-dreven), gaan ongetwijfeld blij zijn, maar vlak voor onze neuzen doemt hun rug op waar wij daarna tegenaan mogen kijken. Geen lucht meer, en wij zijn nu al bijna of helemaal het dichtsbevolkte stuk Utrecht. Dit plan is trouwens ook gewoon gevaarlijk. Als de wegen afgesloten worden voor een schijngezelligheid die alleen in de hoofden van de plannenmakers en tekenaars zitten krijgen wij hier gevaarlijke situaties. Wat als de brandweer, die	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook de Rio Brancodreef gebruikt om bij ons te komen, vast komt te zitten? Terwijl er een prio 1 is omdat mensen van de flat op het balkon staan om hopelijk gered te worden van een brand onder hen? Moeten er eerst mensen springen om te weten dat je invalswegen waar noodddiensten gebruik van maken niet mag afsluiten? Zoals jullie tot ieders afgrijzen gedaan hebben met de Marnixlaan. En dan zeggen dat de aanrijtijd nog binnen de norm is: nou, dat denk je niet als de flat onder je in de fik staat. Natuurlijk wordt er hier soms te hard gereden, en er is veel verkeer want ja, er wonen ook heel veel mensen. Er passen veel mensen in flats. aar ik sta achter wat iemand in de comments op de youtube video zei: "Wat mij betreft gewoon wat extra flitspalen en drempels." Dit hele plan zou misschien nog kunnen als het hele Utrechtse OV gratis wordt, en er gratis taxis komen voor waar dat nodig is. Want nee, deel-bakfietsen, dat wordt het hem niet. Er is vast wel hier en daar een groepje dat dat kan en wil gaan doen. Maar geen enkele stad is zo'n eenheidsworst. Trouwens, ik woon in een van de THEMA-dreven flats, en vanaf het begin is er gelogen over de plannen met mijn buurt. En nee, mijn buurt is niet 'Tigrisdreven en Omgeving', zou u daar een buurtgevoel bij krijgen? De Tigrisdreven en Omgeving is een -wijk-. Mijn -buurt- is de THEMA-dreven, daar voel ik me thuis. Het maken van een hub hier is een, sorry dat ik het zeg, krankjorum idee. De OV verbinding tussen mijn flat en de Uithof is nu bijzonder slecht en daar heb ik veel last van, maar als hier dus rijke mensen komen kan het ineens allemaal wel en zelfs beter?? Die "OV op maat" vertalen naar een centrale HOV-as over de Carnegiedreef is puur idealistisch, en heeft niets meer met realiteit te maken. Ook al doen jullie alsof dat kan, Overvecht is geen lintstad waarin je binnen drie minuten bij de centrale as bent. De participatie was trouwens een farce. Nergens heb ik gezien dat naar buiten werd gebracht dat de meeste mensen al deze plannen absoluut niet zagen zitten; er werden koppen geteld en enquetereacties: afvinken en we	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben aan de plicht voldaan. Het aantal mensen dat jullie gesproken hebben absurd laag. En zelfs dan hebben jullie het nodig om te doen alsof die mensen ergens iets goeds in zagen. Er was dus geen participatie: jullie zijn gewoon weer een zoveelste generatie die denkt alles beter te weten, wat bewoners er ook van vinden. O, wacht, vinden zij eigenlijk iets? Ja, wij wonen hier, dus wij snappen wat een realistisch idee is en wat niet. Trouwens, om het nog even over participatie en liegen te hebben: om ons een rad voor ogen te draaien kwamen er vier voorlichtingsbijeenkomsten bij ons buiten, waarin niet verteld werd dat het plan was om in –onze tuin-- en op --onze parkeerplaats-- te bouwen; het leek te gaan om een open vraag, wat wij graag wilden met de buurt. Vier keer heb ik moeten onderbreken om erbij te vertellen wat de plannen waren, en elke keer sloeg de stemming om. Althans bij de buurtbewoners, want alle keren waren er ook mensen van buiten onze buurt, die stonden te doen alsof het ook best goede plannen waren. En de verslagen die ik heb gezien gingen uiteindelijk niet over ons, maar we waren op een hoop geveegd met die mensen die hier niet wonen, en met mensen van de Tigrisdreef verderop; vooral hun problemen stonden erin besproken. Dat wat fijn is op de THEMA-dreven willen jullie de nek omdraaien, en het zal achter de hoge rug van de nieuwe rijke mensen nog verder fout gaan. Jullie hebben mooie woorden over gentrificatie, maar jullie herkennen de problemen die jullie daarbij bespreken niet eens in jullie eigen plannen. Maar pas op: wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen. Hadden jullie trouwens gezien dat in visie deel A op de totaal bizarre tekening op 88-89 geen enkele vrouw met hoofddoek te zien is? Per ongeluk? O, wacht, ja, eentje, gevangen achter haar raam... Ik zie vooral hoe ontzettend veel geld er nu al is gebruikt om deze onzin op te tuigen. Wat een werk, en hoe onrealistisch. Projectontwikkelaars zullen er blij mee zijn. Het is een triest gemis dat jullie in je eigen teksten de kracht niet herkenden: "In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt."	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Jullie hadden kunnen zien hoe geweldig het is dat er nog steeds dezelfde gebouwen staan. Duurzaam. De flats zijn geweldig, superdegelijk, en restaureerbaar. Precies waar we naartoe willen met onze spullen: degelijk, repareerbaar, en ook tweedehands nog steeds van prima kwaliteit. Ik dacht trouwens de hele tijd dat deze wethouder wel D66 moest zijn; het plan ademt vooral geld. Toch een schrik eigenlijk, dat dit een GL ding is. Het is erg te zien dat GroenLinks niet groen meer is en niet links. Bewoners die alsmaar de NRU op moeten en weer af, wat denkt u dat dat gaat doen met de CO2 uitstoot. En niet links: armere mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, of taxis, en boodschappen aan huis kunnen laten komen, bij henzelf en bij familieleden waarvoor ze zorgen omdat ze daarvoor geen mensen kunnen inhuren, krijgen minder bewegingsvrijheid dan rijkere mensen. En je moet knap sociaal zijn om aan deelprojecten mee te doen, gek he, dat uitgerekend de zwakkeren in de samenleving daar slechter in zijn. Dus wat is er nog links aan deze partij? Ons geld is verdwenen naar witte rijke aandeelhouders; wat heeft deze visie daarmee te maken? O, ja, natuurlijk, hieraan gaan veel witte mensen veel verdienen. Of dat is al begonnen natuurlijk. "In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd." Dat is een leugen; jullie kiezen ervoor binnen de stadsgrenzen te bouwen, en wij hebben het nakijken. Ik moet maar stoppen, elke keer als ik naar deze 'plannen' kijk zie ik meer om me over op te winden. Ik krijg slechte herinneringen aan de glossy folders van toen we per se gesloopt moeten worden, die zeiden hoe gelukkig we wel niet zouden gaan worden. Ik vertrouw er dus maar op dat er meer Overvechters duidelijk hebben gemaakt hoe ernstig, onrealistisch, en respectloos dit allemaal eigenlijk is.	
534	2. Bevolkingssamenstelling na nieuwbouw. Het percentage sociale woningbouw gaat terug van 68% naar 50 %. Dit is nog te hoog.	2. Er ligt voor heel Utrecht een grote urgentie om sociale huurwoningen toe te voegen. Daar wordt in alle wijken op ingezet. Door het hoge percentage sociale huur in Overvecht is het uitgangspunt hier anders. Er ligt geen grote opgave voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht heeft al een slechte naam, graag andere wijken in de diversiteit betrekken. Voorkeur heeft in ieder geval diversiteit in de nieuwbouw aan te brengen, niet mensen met zg. lage sociaal-economische status allemaal bij elkaar, maar gespreid over de hele omgeving. Voordat er perken bij het station waren werd hier voor de deur tot midden in de nacht gedeald. Dat doet zich nu voor bij P&R. Wat gebeurt er als daar gebouwd wordt. Toen ik hier in 2001 kwam wonen dacht ik : het lijkt Colombia wel (heb er in het verleden gewoond). Nu gebeurt het dealen op iedere straathoek; gepaard met bijbehorende snelle auto's, brommers en fatbikes die voorbij vliegen om hun waar zo snel mogelijk af te leveren. De afsluiting voor autoverkeer van de tunnel aan de Tripkade kan de verkeersveiligheid en geluidsoverlast wellicht verminderen, misschien een pluspuntje. N.B. Punt 1 is van het scherm verdwenen, misschien hebt u het ontvangen. Het betreft de situatie van het stationsplein dat "levendig "moet worden. Daar maak ik mij zorgen over: Blijft het groen, de twee bomen? Geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid tussen de gebouwen. Hittestress door louter steen, asfalt en beton? Waar komen de bushaltes precies? (Voordat het perk er was met de stadsbushalte hier voor de deur was er heel veel uitstoot, te zien aan de muurbedekking van de slaapkamers aan de straatkant: zwart.	extra sociale huurwoningen, maar wel om te zorgen dat de woningen beter aansluiten bij de woonbehoeften. En het aantal sociale huurwoningen bijft mininaal gelijk. Samen met bewoners , ondernemers en samenwerkingspartners werken we in Overvecht aan een wijk waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen en werken. Hierbij reageren we op meldingen, signalen en ontwikkelingen in de wijk en monitoren we de criminaliteitscijfers samen met politie en toezicht en handhaving. Op basis van de informatie kijken we samen met de veiligheids- en zorgpartners wat nodig is in de wijk, zoals inzet op hotspotgebieden waar we een toename zien van overlast of criminaliteit. Meldingsbereidheid van bewoners en ondernemers is hierbij van grote waarde en draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Overvecht. 1. De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en geen uitgewerkt plan. In de toekomst gaan we plannen voor specifieke locaties, zoals het stationsgebied, verder uitwerken. Daarover worden omwonenden weer geïnformeerd. Bij de uitwerking zullen we uw vragen over hittestress, geluidsoverlast, behoud van bestaande bomen en locatie van de bushaltes onderzoeken en beantwoorden.
535	***Wij verwachten op alle onderstaande onderdelen een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op de punten in het onderdeel van deze zienswijze.*** Als ondersteuning hebben de onderdelen en een letter gekregen. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en van de wijk op de middellange termijn, tot 2040. Daarbij	Voor het verwezenlijken van meerdere ambities en doelen op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt uitwerking gegeven aan ambities en kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Die staan echter, naar ons oordeel, regelmatig op gespannen voet met wat volgens ons voor de wijk gewenst is. De Omgevingsvisie moet volgens ons een beter evenwicht en een afweging zoeken tussen *de wensen of opgaven uit de RSU* en een integrale visie op *gewenste en kansrijke ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het perspectief van de wijk en haar bewoners.* Wij zien het als onze rol als wijkbrede bewonersorganisatie om de nu voorliggende Omgevingsvisie kritisch te beoordelen op dit evenwicht. Dat betekent dat wij er niet op voorhand van uit gaan dat de opgaven vanuit de RSU ook altijd realiseerbaar zijn op een manier die past bij wensen en mogelijkheden in en van de wijk. Veel ruimtelijke wensen en opgaven moeten een plaats vinden binnen beperkte ruimte of ruimtelijke mogelijkheden. Dat kan leiden tot aantasting van leefbaarheid en ongewenste effecten. We kijken ook naar de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de wijk die veel positieve kanten heeft en sterk verbonden is met de identiteit en de beleving van de wijk. En hoe bewoners hun wijk waarderen en willen gebruiken. Wij zien de volgende aandachtspunten die doorwerken naar bijna alle onderdelen van de Omgevingsvisie: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Bij veel ambities, vooral waar het gaat om sloop en nieuwbouw, moeten projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaar bewoners en huurders) meewerken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Bij meerdere onderdelen van de Omgevingsvisie hebben we daar sterke twijfels over. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • Wat is wenselijk en wat is haalbaar voor Overvecht? In deze zienswijze reageren we bij verschillende onderwerpen op *wenselijkheid* en *haalbaarheid.*	De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen . We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. **A. Verkeer en Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **B. OV** Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. **C. Alternatieven/varianten** Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. We zijn van mening dat het goed mogelijk is om 5000 woningen en 3000 arbeidsplaatsen te realiseren in Overvecht met behoud en versterking van het groene karakter en met een goede mobiliteitsstructuur die de wijk bereikbaar houdt. We zijn het erover eens dat dit verdere uitwerking vraagt omdat je pas op een lager schaalniveau kan bepalen hoe dit het beste bijdraagt aan wijkverbetering. Het gaat dan om de inpassen van individuele gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte, maar even zozeer voor wie je woningen bouwt en hoe je gemeenschapsvorming stimuleert. De intenties die zijn uitgesproken in het Wijkakkoord staan ook nog steeds overeind. We zijn niet van mening dat de omgevingsvisie niet bij de ambities uit het wijkakkoord aansluiten. Wel vraagt dit verdere uitwerking, want wijkverbetering komt inderdaad niet automatisch tot

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. Verkeer en mobiliteit De keuzes voor verkeer en mobiliteit zijn sterk bepalend voor andere ruimtelijke keuzes. • De Omgevingsvisie gaat uit van een **centrale HOV as** (Carnegie-Zamenhofdreef) die bovendien autovrij moet worden en daarmee vervalt als auto verbindingsweg centraal door de wijk. Gebieden voor verdichting met woningen, bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd langs de HOV as, met het Centrumgebied en het Stationsgebied als belangrijke clusters. • **Terugdringen van autoverkeer** en autoluw maken van buurten door autoknips die de wijk compartimenteren. De knips verhinderen autoverkeer tussen en door de buurten en vragen om omrijden via de grote verkeersaders zoals de NRU, Darwindreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Belangrijke verkeerswegen in de wijk verliezen hun binnenwijkse doorstroomfunctie (o.a. Nijl- en Tigrisdreef, Amazone- en Japuradreef, Tiberdreef. Marne- en Moezeldreef worden geheel opgeheven als autoverkeer routes. Ook de aansluiting Tiberdreef – Tripkade vervalt. Dat is een belangrijke toegangs- en uitvalsweg ‘onder het spoor door’ bij station Overvecht naar andere delen van de stad via Kardinaal de Jongweg. • **De compartimentering van de wijk door autoknips** en het wegvallen voor de auto van verbindende wijkwegen vinden wij erg ingrijpend. De voordelen (autoluwe buurten) wegen naar ons oordeel niet op tegen de nadelen. Het opknippen van de wijk en langere reistijden zijn nadelig voor de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen en daarmee wordt hun economisch draagvlak aangetast. Autoluwe buurten kunnen ook op andere manieren gerealiseerd worden. Zoals 30 km inrichting, wegversmallingen en andere maatregelen voor verkeersremmende weginrichting. Het zal extra verkeersdruk op de NRU opleveren, die ook stedelijk al extra belast wordt. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen in de wijk, vooral de Einstein-, Franciscus-, en Darwindreef. Het Centrumgebied maar ook kleinere	stand. We willen onder andere met de partners van het Wijkakkoord verdere uitwerking geven aan de omgevingsvisie. **D. Verdichtingsopgave** Wij denken dat het concentreren van verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV heel goed samen kan gaan met het fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Wij zijn het met u eens dat de specifieke opgaves van de buurten minstens zo belangrijk is als het aantal woningen dat er gerealiseerd moet worden en dat de kansen en belemmeringen goed in beeld moeten worden gebracht. Wij gaan ervan uit dat dat ook gebeurt bij de verdere uitwerking. In het Algemeen Sociaal Plan liggen afspraken vast hoe wordt omgegaan met o.a. sloop nieuwbouw. De draagvlakmeting (is er steun van bewoners?) en het bieden van alternatieve woonruimte zijn hier onderdeel van. Bij ieder project waar sloop aan de orde is, is het van groot belang dat dit goed georganiseerd wordt om impact voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Nieuwbouw biedt daarin kansen, maar ook risico's qua planning omdat er vertraging kan optreden. Het is belangrijk dat hier rekening mee wordt gehouden in de uitwerking van plannen. Wij betreuren het dat de ontwerp omgevingsvisie volgens u een tekentafelsessie is geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. . Zoals de omgevingsvisie aangeeft: we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We hebben daarbij goed gekeken naar de bestaande kwaliteiten en borduren daar in de omgevingsvisie op voort. Dit kunt u teruglezen op diverse plekken in de visie in de beleidsnota en de verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de teksten compact willen houden en de link gelegd naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is uitgebreider in gegaan op kwaliteiten en karakteristeken van Overvecht (zie de hoofstukken "Onderbouwing ruimte voor groei", "onderbouwing groen en profielen"). De visie start met het hoofdstuk 1 waarbij als eerste de ambities vanuit Overvecht en de Overvechter zijn benoemd. Daarnaast heeft de participatie ons goede input gegeven over wat de Overvechter belangrijk vindt. Ook het belang van de sociale functie van de openbare ruimte en ontmoeten in de buurt komt op diverse plekken terug in de visie. Wij denken dat de door u

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentra of buurt winkelstrips zullen hier last van krijgen met voorspelbare negatieve economische gevolgen. De doelstelling of verwachting van de Omgevingsvisie is dat compartimentering door autoknips zal leiden tot een ‘mobiliteits-shift’ van auto naar fiets en openbaar vervoer. Naar ons oordeel is die verwachting niet realistisch, te veel gebaseerd op wensdenken en onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto. Fiets en (H)OV bieden daar niet altijd een goed alternatief voor. Het gevolg is dat bewoners niet mee kunnen doen (geen inclusiviteit) en er vervoersarmoede gaat ontstaan. Het onderdeel mobiliteit van de Omgevingsvisie stuit dan ook op veel onbegrip en bezwaar onder bewoners. De Omgevingsvisie heeft nauwelijks aandacht voor de sociale effecten van knippen en compartimenteren. En sociale effecten van andere ambities en opgaves voor mobiliteit. Daarbij denken wij aan (o.a.) vervoersarmoede; risico’s voor verschraling van de buurt buslijnen (zie ook hierna); het feit dat veel bewoners voor werk of andere zaken toch afhankelijk zijn van hun auto; onveiligheid bij en het lopen van/naar parkeerhubs als parkeren daar steeds meer plaats moet vinden, etc. De beoogde mobiliteitstransitie lijkt een beleidsmatig en schematisch wensdenken. Maar sluit (te) weinig aan bij behoeften en ervaringen van veel bewoners in de wijk. Dat levert onder bewoners dan ook veel onrust en weerstand op tegen wat zij ervaren als een opgelegde mobiliteitstransitie. **B. OV** **De HOV lijn** moet combineren met buslijnen in en door de buurten. Wij zien als grote risico dat de HOV lijn voldoende gebruik trekt en de fijnmaziger buslijnen door de buurten uiteindelijk zullen verschralen. Dat patroon is overal zichtbaar. De gemeente heeft geen zeggenschap over buslijnen en exploitatie. Toezeggingen van de Provincie zijn nooit hard. Verdichten rondom de HOV as kan een tweedeling opleveren. In buurten verder van de HOV is het fijnmaziger OV de schakel naar de HOV as, maar dat vraagt extra overstap. De buurt buslijnen zijn minder druk bezet en daardoor	genoemde goede aspecten in de omgevingsvisie voldoende aan bod komen om er bij de verdere uitwerking goed op te kunnen sturen. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij delen uw oordeel niet dat er te weinig afstemming heeft plaatsgevonden tussen de twee projecten. De omgevingsvisie Overvecht en de basisstructuur van het Masterplan Overvecht Centrum sluiten ruimtelijk goed op elkaar aan. In de omgevingsvisie zijn geen concrete bouwvlakken ingetekend, maar gebieden met kleuren die de mate van herontwikkeling aangeven. Wij hebben dit voor het Overvecht Centrum aangepast. De suggestie van het Einsteinkwartier is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Na verder onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barrièrewerking. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden . Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Van het totale beoogde verdichtingsprogramma verwachten we dat 55-60% in Overvecht Centrum /Stationsomgeving kan landen. De rood-oranje gearceerde "Centrale As"-gebieden is de beoogde verdichting een beduidend kleiner aandeel van de totale opgave (15-20%) . In deze gebieden geldt ook dat we behouden wat sterk

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwetsbaarder voor verschraling. De compartimentering door autoknips maken de buurt-verzorgingsgebieden (met makkelijke bereikbaarheid van winkels en voorzieningen) ook kleiner en economisch kwetsbaarder. Een ondernemer investeert niet in een verzorgingsgebied waar de bereikbaarheid en de aanloop van klanten te laag wordt. **C. Alternatieven/varianten** In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie 'varianten' worden genoemd. Variant 1 is de compartimentering van de wijk door autoknips. Dat is in de Omgevingsvisie de voorkeursoptie geworden. Variant 2 gaat uit van het behoud van de belangrijkste wegen als autoverbindingen in de wijk. De meeste autoknips zijn in Variant 2 vervallen. Beide varianten hebben gevolgen voor de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Er ontbreekt een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria en onderbouwing voor de keuze die de Omgevingsvisie maakt voor Variant 1. De stap van het MER onderzoek naar de keuze in de Omgevingsvisie voor variant 1 is naar onze mening niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Naar ons oordeel is Variant 2 onterecht terzijde geschoven. Niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische effecten moeten daarbij in samenhang beoordeeld worden. Veel negatieve effecten die bij variant 1 (compartimentering door autoknips) optreden, kunnen naar onze mening in variant 2 (behoud belangrijkste verbindende autowegen) voorkomen worden. Voorzieningen en winkels blijven beter bereikbaar, waardoor het economisch draagvlak versterkt wordt. Variant 2 sluit beter aan bij de (oorspronkelijke) structuur van de wijk en hoe bewoners hun omgeving en mobiliteit ervaren en gebruiken. Ook is niet onderzocht of er een combinatie van Variant 1 en 2 mogelijk is waarbij meest gewenste of effectieve onderdelen gecombineerd worden. Het NAAM Overvecht pleit hiervoor in haar zienswijze en onderbouwt dit goed. Dit kunnen wij ondersteunen. **D. Verdichtingsopgave**	is, verder bouwen aan wat goed is en aanpakken wat nodig is. We houden rekening met de bestaande kwaliteiten en gebruiken de eventuele verdichting om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten en routes te verbeteren. De beoogde verdichting is maatwerk. De haalbaarheid hiervan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per kleur gebiedstype doen we daar al uitspraken over. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** De omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstructuren van de wijken en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het is de stip op de horizon met ambities voor de wijk, dat als toetsingskader dient voor verdere uitwerking in deelplannen. Wij begrijpen de behoefte aan meer duidelijkheid, maar kunnen die op dit moment niet geven. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij mogelijke uitwerking zullen de (on)mogelijkheden van de plek verder onderzocht worden. Per plek is dit maatwerk en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen te realiseren op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De kleuren gebiedstypen geven geen rangschikking in prioriteit weer. De kleuren gebiedstypen geven wel een mate en manier van verdichting weer. De hoogstedelijke gebieden zijn opgesplitst in 2 kleuren: de rode "hoogstedelijke gebieden" en de rood-oranje "Centrale as" gebieden. In de rode gebieden

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verdichting, algemeen: *Ga niet (alleen) uit van getallen als opgave maar (ook) van wat een gebied of buurt nodig heeft en te bieden heeft aan kansen of beperkingen!* Naast de keuze van de Omgevingsvisie om verdichting vooral te concentreren rondom de centrale HOV as (zie hierboven), wordt de opgave ook sterk bepaald door de aantallen die volgens de Ruimtelijke Structuur Utrecht (RSU) in Overvecht gerealiseerd moeten worden. Dat zijn 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen en daarvoor benodigde bebouwing, infrastructuur en voorzieningen. Deze opgave is lastig in te passen in de bestaande ruimte van de wijk en de vele andere wensen en behoeften. Nieuwe woningen en arbeidsplaatsen kunnen de wijk en haar bewoners zeker kansen bieden. Wij zien echter dat de opgave dermate groot is, dat die (potentieel) in conflict komt met andere wensen en leid tot oplossingen die naar ons idee niet of te weinig bijdragen aan een leefbare wijk. Wijkverbetering komt niet automatisch tot stand door toevoegen van deze aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat vraagt veel meer. Het vraagt ook specifiek inzoomen op wat verschillende delen van de wijk of buurten nodig hebben en wat daar ruimtelijke kansen, mogelijkheden en beperkingen zijn. Deze intentie hebben de partners in het *Wijkakkoord Ruimtelijk Ontwikkeling* (gemeente, Werkplaats Overvecht, bestaande uit ruimtelijke ontwikkelaars en bouwbedrijven en de woningcorporaties, NAAM en NAAM) in 2022 vastgelegd. Deze manier van kijken en keuzes maken missen wij te veel in de nu voorliggende Omgevingsvisie. Wij vinden ook dat de Omgevingsvisie te weinig aansluit op, en niet op een goede manier uitwerking geeft aan de ambities van dit Wijkakkoord. Er worden vergelijkbare woorden en concepten gebruikt, maar de stapeling van Ruimtelijke opgaven en taakstellingen, zoals uitgewerkt in de huidige Omgevingsvisie, leidt niet automatisch tot ‘wijkverbetering’ zoals bedoeld in het Wijkakkoord. En soms dreigt dit tot het tegendeel te leiden. De Omgevingsvisie gaat uit van het idee van ‘verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV as’. Het gevolg is te zware stapeling van opgaven in die gebieden, die naar verwachting op veel plaatsen ook niet realiseerbaar zullen zijn. Dit gaat ten koste van een fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Daarbij moeten doelen niet (in de eerste plaats) bepaald worden	(Overvecht Centrum en stationsomgeving) zal circa 55-60% van het totale programma landen, in de rood-oranje verwachten we circa 15-20% (zie ook de toelichting bij E). En in de oranje gebieden minder. Hoe we dit denken te doen is met spelregels per kleur gebiedstype aangevuld en aangescherpt voor de aspecten ruimtelijke structuur, architectuur, type ontwikkeling, bouwhoogte, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. De omgevingsvisie voorziet in het versterken van de parken en de groene buurtranden. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen, maar zijn daarin terughoudend. Ook zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij de inschatting van verdichtingskansen is ook gekeken naar eigendomsverhoudingen. Het klopt dat elke plek maatwerk is. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande diversiteit van woningen en de kwaliteiten van de plek en Overvecht. Per plek wegen we de mogelijkheden zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Het is spijtig te horen dat er onrust heerst. Inderdaad concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemt wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Omdat er meerdere vragen over de impact van deze verschillende gebiedstypen leven, hebben we deze spelregels aangevuld en aangescherpt. Per kleur gebiedstype gaan we in op aspecten als type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. De omgevingsvisie geeft de basis voor verdere uitwerking in concretere plannen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Naast de regel

Nr.	Reactie	Antwoord
	door getalsmatige opgaven. Maar (ook) op een analyse en uitwerking wat delen van de wijk nodig hebben, wat zij aan kansen en belemmeringen bieden en waarvoor onder bewoners draagvlak is of kan ontstaan. De Omgevingsvisie presenteert naar ons oordeel te weinig 'visie' op het type woningen dat nodig zou zijn. En lijkt alleen of vooral uit te gaan van de mate van verdichting per zone en daarmee het aantal woningen per oppervlakte. Er is weinig te vinden over hoe nieuwe woningen diverse doelgroepen zou moeten bedienen. Bijvoorbeeld: gezinnen met kinderen (en ook denken aan nabije speelplekken), type huishoudens en demografische ontwikkelingen. En een indicatie wat er nodig zou zijn aan voorzieningen (commercieel en sociaal). En wat dat kan betekenen voor verzorgingsgebied en bereikbaarheid. Alleen voor het Centrumgebied zien we een duidelijke richting in ambitie en visie (sterke verdichting met een combinatie van wonen, voorzieningen en winkels en een levendig wijk/stadshart). Maar dit komt vooral terug in het Masterplan Centrumgebied. Ook lijkt de Omgevingsvisie weinig rekening te houden met het gegeven dat vooral veel flatwoningen (sociale huur) net of vrij recent gerenoveerd zijn. Deze investeringen zijn in meeste gevallen voor meer dan 15 jaar. Woningcorporaties zullen niet in staat en bereid zijn om voor recent gerenoveerde complexen tussen nu en 2040 opnieuw te investeren. Ook het gegeven dat er bij sloop niet zomaar vervangende woonruimte beschikbaar is lijkt weinig of niet mee te wegen in de ambities en opgaven. Er is voor iedereen die moet verhuizen een groot tekort. En zelfs als er in de omgeving wordt bijgebouwd met een doorschuifoptie of voorrangsbeleid voor bewoners waarvan de woning gesloopt wordt, is het lastig om tot een goede match in woonwensen en mogelijkheden te komen. Recente discussies over doorschuiven van bewoners van de te slopen woningen van de ZONOR dreven naar de nieuw te bouwen woningen van de Ivoordreef tonen dit pijnlijk aan. De nu voorliggende Omgevingsvisie is naar ons oordeel te veel een 'tekentafelsessie' geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. Zonder goed te kijken naar bestaande kwaliteiten. Ook de benutting van de openbare ruimte en de sociale functie die dit heeft is onderbelicht. Waar kunnen bewoners elkaar ontmoeten en kinderen spelen? En wat is de waarde van groen ruimte en zicht in gebieden die een afwisseling	met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de omgevingsvisie niet worden. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** Naar aanleiding van de participatie en de zorgen over groen in de hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde "Centrale as" gebieden (zie ook de uitleg bij G). De door u genoemde twee clusters vallen binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In hoofdstuk "Ruimte voor groei" is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), structuur, bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode of rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. Wij zijn er van overtuigd dat er ruimte is voor woningbouw hoger dan 2 of 3 lagen en dat deze zorgvuldig ingepast kan worden in de omgeving zonder grote

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben tussen hoog-, midden-, en laagbouw met daartussen voldoende en vaak groene openbare ruimte? De Omgevingsvisie lijkt te veel gestuurd door de opgaven uit de RSU en gaat te weinig uit van wat de wijk en bewoners nodig hebben en ervaren. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij onderschrijven de keuze voor het Centrumgebied als belangrijke verdichtingscluster in en voor de wijk (wonen, werken, voorzieningen). Daar liggen ook grote kansen omdat bijna het hele gebied op de schop moet. Het Masterplan Centrumgebied is in ontwikkeling en de Omgevingsvisie moet daarvoor (ook) kaders of richtlijnen leveren en zorgen voor een goede afstemming met het grotere ruimtelijk plaatje van de omgeving. Naar ons oordeel gebeurt dat tot nu toe te weinig en is een betere afstemming nodig tussen Omgevingsvisie en Masterplan Centrumgebied. Wij benoemen de volgende punten. • **Het Masterplan Centrumgebied** maakt te weinig gebruik van mogelijkheden die kunnen ontstaan als de Einsteindreef ter hoogte van het Centrumgebied meer gezien en benut wordt als een zone met ruimtelijke kansen. Na herstructurering van de Einsteindreef kan meer ruimte ontstaan om vanuit het Centrumgebied woningen en voorzieningen toe te voegen of de rooilijn te verruimen. Ook kan de Einsteindreef meer ingericht worden als een verbindende zone tussen Centrum en de aangrenzende buurten. Suggesties hiervoor zijn afgelopen jaren verkend in hettraject ‘Einsteinkwartier’, met veel inbreng van bewoners. Dit zou allemaal opgepakt moeten worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft dit beperkt gedaan door enkele specifieke ontwikkelopties langs de Einsteindreef te benoemen. Het is opmerkelijk dat in de andere delen van de wijk gehele gebieden een kleur krijgen die alleen de mate van herontwikkeling aangeven, terwijl langs de Einsteindreef al concrete bouwvlakken zijn ingetekend. Dit zou naar onze mening met meer ambitie en ruimtelijke creativiteit moeten worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de ideeën van Einsteinkwartier. Dit betekent dat de gehele zone van de Einsteindreef langs het	nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van bestaande bewoners. Hierbij is het van belang dat er gewerkt wordt met slimme en ruimte-efficiënte oplossingen, compactere bouwvormen en ander omgang met verharding en maaiveldparkeren. De omgevingsvisie Overvecht biedt ruimte aan onderwijs op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld een MBO vakopleiding. Dit is mogelijk op de eerder vergunde plekken (bijv. bij Dutch Health Tech Academy aan de St. Laurensdreef) of in de 'roze' zone langs de Franciscusdreef / Nevadadreef en rond de Vechtsebanen. In de 'roze' zone van de omgevingsvisie Overvecht wordt ook ruimte geboden aan meer dan alleen 'gebruikelijke bedrijven'. Wonen op het bedrijventerrein vinden we ongewenst, omdat ruimte voor werkgelegenheid Overvechters kansen op werk en ontwikkeling biedt dichtbij de wijk. Woningbouw wordt in de wijk met deze omgevingsvisie Overvecht al voldoende mogelijk gemaakt. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** De meeste sportparken in Overvecht worden inmiddels zeer intensief gebruikt. Waar mogelijk zullen we bestaande sportparken nog verder optimaliseren, zodat het gebruik verder geïntensiveerd kan worden. Hierbij kijken we ook of er nog mogelijkheden zijn om de bestaande sportparken uit breiden, hoewel de ruimte daarvoor bij de bestaande sportparken zeer beperkt is. De genoemde locatie aan de Floridadreef is niet in eigendom van de gemeente. Voor de mogelijke ontwikkeling van deze kavel zijn we afhankelijk van de eigenaar. Betere verbindingen tussen bedrijventerrein Nieuw Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Het klopt dat de locaties met groen-oranje arcering sterk van elkaar verschillen en in het vervolg maatwerk zullen zijn. Wel hebben de locaties allen hetzelfde doel: namelijk meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner

Nr.	Reactie	Antwoord
	Centrumgebied een ontwikkelgebied is. En dat de Omgevingsvisie de randvoorwaarden benoemt voor behoud van de groenstrook, verbinding met aangrenzende buurten en goede verkeersafwikkeling. **Stapeling van verdichting in Centrumgebied en tegenoverliggende buurt** De Omgevingsvisie benoemt de buurten aan de overkant van de Zamenhofdreef als belangrijk verdichtingsgebied. Naar onze mening belast dat deze buurten te zwaar. De verdichting met hoogbouw, waaronder mogelijk torens tot 70 meter, die in het Masterplan Centrumgebied uitgewerkt worden hebben al grote impact op de omgeving. Als dit aan de overkant wordt doorgezet, leidt dat naar onze mening tot een te grote concentratie. Er zal weinig overblijven van deze woonbuurt die nu gewaardeerd wordt vanwege de kwalitatief goede woningen en ruimte. Echte verdichting in deze buurt met substantiële volumes is o.i. alleen denkbaar als er méér gebeurt dan en paar kleinere ingrepen, zoals lege plekken bebouwen of een complex optoppen. Dat lijkt alleen mogelijk als veel bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door compacter en hogere nieuwbouw. Wij verwachten dat woningeigenaren daar niet aan mee zullen werken. Dat roept de vraag op of de ambitie van verdichting in deze buurten haalbaar kan worden. Bovendien is het slopen van bestaande goede woningen zeer ingrijpend, vooral voor de zittende bewoners. In veel gevallen leidt het ook tot kapitaalvernietiging. Wij vinden deze ambitie voor verdichting te zwaar in effect en schatten die in als onhaalbaar. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** Het Stationsgebied is een logische plek voor verdichting. Ruimtelijke mogelijkheden en opties voor herstructurering met enig volume zijn echter veel beperkter dan voor het Centrumgebied. Rond het station zelf is nauwelijks ‘vrije ruimte’. En kansrijke opties voor herstructurering van bestaande bebouwing (o.a. de kantoorgebouwen naast het station) zijn nauwelijks in beeld. Dat geeft het risico dat de opgave doorgeschoven wordt naar de aangrenzende buurt(en) of het nabije groen van het Spoorzoompark. De Omgevingsvisie wijst de omgeving Arno-en Winterboeidreef aan al een rood gebied voor verdichting. Dit heeft veel onrust opgeleverd onder bewoners,	bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Ook is de naam van dit gebiedstype aangepast in "groene buurtranden". Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **L. Park de Gagel** De gevoeligheid rond de verbinding door het park bij de experimentele flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Park De Gagel is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **M. Park de Watertoren** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. 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. 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.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ondernemers en andere belanghebbenden, zoals de Moskee en een school die (tijdelijk?) gebruik maakt van een verouderd voormalig schoolgebouw in de 'punt' tussen Winterboei- Tiberdreef. De onrust wordt versterkt doordat de Omgevingsvisie niet benoemt wat concrete opties zouden zijn en het daardoor 'alle kanten op kan'. Voor betrokkenen en omgeving blijft onduidelijk wat de bedreigingen werkelijk kunnen zijn, of waar misschien ook kansen liggen die positief kunnen uitpakken. Ook hier geldt dat eigenaren van woningen of vastgoed niet zomaar bereid zullen zijn om mee te werken aan zware ingrepen of sloop. En dat voorzieningen in het gebied, zoals als de Moskee, een groot belang hebben en ook een belangrijke rol als sociale en verbindende voorzieningen voor hun gebruikers. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie veel duidelijker benoemen wat in dit gebied de opties zijn, en onder welke voorwaarden ingrepen mogelijk en acceptabel zouden zijn. En daarbij veel meer rekening houden met de zorgen en belangen vanuit de omgeving. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Keuze voor (overige) verdichtingslocaties zijn sterk bepaald doordat ze aan de HOV as liggen en/of aansluiten bij het Centrumgebied of Stationsgebied. Die logica gaat voorbij aan afwegingen die vanuit deze buurten zélf gemaakt kunnen worden. En hoe bewoners hun omgeving ervaren. Daarmee wordt veel van verdichtingsopgave controversieel. Buurten met goede woningen en een goed woonklimaat zijn aangewezen als gebied voor verdichting; prioritair en hoogstedelijk (rood), of minder prioritair en stedelijk (oranje). Terwijl de ruimte voor toevoeging vaak beperkt is. En het door eigendomsverhoudingen en belangen van de bewoners of vastgoedeigenaren in het gebied niet aannemelijk is dat hier ooit gesloopt gaat worden om meer volume terug te bouwen. Woningcorporaties gaan hun recent gerenoveerde flats niet opnieuw verbouwen of voorzien van aanbouwen en zeker niet slopen. Enkele nog niet gerenoveerde flats kunnen misschien wel kansen bieden voor herstructurering. Gespikkeld bezit (vooral in flats die deels verkochte zijn en met de nog resterende huurwoningen in een VvE zitten) maken een collectieve aanpak meestal kansloos. Hetzelde geldt voor gespikkelde laagbouw. Eigenaar	Park de Watertoren is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **N. Klopvaart (groen en water)** Het uitgangspunt is dat we in het Klopvaartpark het groen behouden en versterken. In het gedeelte waar nu al bebouwing staat is sprake van de 'Groene buurtranden' (oranje/groene arcering) . Hierbij gaat het om ontwikkelingen mogelijk te maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur, zie ook spelregels Groene buurtranden in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp). Op het moment dat hier sprake van een ontwikkeling is betrekken we de buurt bij het planproces. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De gevoeligheid rond deze verbinding door het park bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. In de omgevingsvisie is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het zuidelijke deel van de Franciscusdreef ook opgenomen. **P. Natuurgebied Zuilen** Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners gaan hun woning niet laten slopen. Ook het soms genoemde ‘optoppen’ is niet realistisch in buurten met vooral grondgebonden woningen. In het algemeen kun je met bovenstaande punten concluderen dat de realisatiefactor van de Omgevingsvisie laag is en het doel van verdichting niet gehaald zal worden. In een aantal clusters lijkt bouwen in het (buurt)groen of parkranden een risico. Buurten met veel laagbouw vormen misschien een uitdaging voor de ambitie verdichting. Maar de variatie in hoog- midden en laagbouw met voldoende groen en ruimte ertussen is een wezenlijk kenmerk van de wijk en draagt sterk bij aan de kwaliteit van wonen en woonomgeving én de diversiteit van woningen. Dat laatste is een van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Overvecht heeft variatie nodig in woningtypen, dus ook lage eengezinswoningen, die gewild zijn en voorzien in een behoefte. Als er in de wijk te weinig laagbouw is, jaag je de doorstromers die je aan de wijk wilt binden de wijk uit. Wij pleiten sterk voor het behoud en positieve waardering van deze variatie in de wijk, ook als dat mogelijkheden voor concentratie en toevoegen van meer woningen beperkt. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Een oproep zoals hierboven bij het Stationsgebied, doen wij voor **alle clusters** die de Omgevingsvisie aanwijst als **rood of oranje gebied** voor verdichting. Een antwoord dat de Omgevingsvisie ‘geen concreet plan of uitwerking kan presenteren’ vinden we echt onvoldoende. Dat is niet wat wij vragen. We pleiten voor meer inzicht in wat de ambitie in een specifiek gebied kan of zou moeten betekenen. In mogelijkheden en effecten. Een vOmgevingsvisie die alleen zones benoemt waar meer of minder ingrijpend ‘iets’ kan gebeuren blijft te vaag. Het biedt geen houvast aan omgeving en betrokkenen. En het gooit ambities de lucht in, waarvan onduidelijk is of ze ooit een kans maken om in die specifieke context gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast geven ze wel veel onrust bij bewoners. Eigenaren vrezen dat hun woning onverkoopbaar wordt, investeringen voor onderhoud en verduurzaming worden uitgesteld of niet gedaan. Dit betekent een neerwaartse spiraal van de buurt. In die zin is de Omgevingsvisie géén verbetering voor de wijk, zoals voorgesteld in het eerder genoemde Wijkakkoord.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. **R. Participatie en informatie** Dat we niet alle suggesties van het NAAM hebben kunnen overnemen betekent niet dat er niet geluisterd is. We hebben geprobeerd om jullie standpunten goed te begrijpen en deze mee te nemen bij onze verdere uitwerking van de omgevingsvisie. HOV: In de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie was de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Rekening houdende met de structuur van de wijk zou de HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef op ode meest voor de hand liggende plek komen te liggen. Dit neemt niet weg dat wij tijdens het participatieproces wel degelijk open stonden voor andere suggesties.

Nr.	Reactie	Antwoord
	I. Verdichting langs Carnegiedreef We benoemen hier twee clusters dicht langs de HOV as die elders in onze zienswijze niet aan de orde komen. In de Omgevingsvisie zijn ze belangrijk voor het realiseren van de beoogde verdichting langs de HOV as en in aansluiting op het Centrumgebied. Over deze clusters hebben wij zorgen of twijfels. • De Hoven, of groene binnenterreinen tussen de flats in het gebied van Gambia-, Okapi-, Zebra-, Antilope-, Giraffe-, Kwango- en Kasaïdreef. Het deels bebouwen van deze groene binnenterreinen gaat voorbij aan het gegeven dat deze Hoven de de tuinen, ruimte, licht en uitzicht zijn voor de bewoners van deze 10-hoog flats. Behalve hun balkons hebben zij geen buitenruimte. Zoals elders ook benoemt zijn de groene binnenterreinen bij flats een belangrijk principe in de ruimtelijke opzet van Overvecht als wijk met veel hoge of middelhoge flats. Wij vinden het niet acceptabel dat deze Hoven deels bebouwd worden. Bovendien is de capaciteit voor toevoegen van woningen beperkt. Een toegevoegd bouwblok mag hier nooit hoger zijn dan 2 of 3 lagen. De winst in woningvolume die dit zou opleveren staat o.i. niet in verhouding tot de aantasting van de leefbaarheid en woonkwaliteit van de bewoners in de aanliggende flats. Het NAAM Overvecht gaat hier in haar zienswijze uitgebreid op in. Dat kunnen wij op de meeste punten ondersteunen, dus verwijzen we daarnaar. • Vergelijkbaar zijn onze zorgen en twijfels over de beoogde verdichting bij de 10- hoog flats aan de Falkland-, Montevideo- en Paranadreef en begrensd door de Carnegiedreef. De structuur van het gebied is anders dan de Hoven hierboven. Maar ook hier is het groen en de openbare ruimte bij of tussen de flats de ‘buitentuin’ voor de bewoners in de flats. Bovendien is er bij de Montevideo flat een belangrijks sport en speelvoorziening. Ook hier lijkt de Omgevingsvisie zich weinig rekenschap te geven wat verdichting betekent voor de bewoners in de aanliggende flats. En is er net geïnvesteerd in een grote renovatie van de flats. Dat maakt het niet aannemelijk dat de woningcorporatie binnen 15 tot 20 jaar hier opnieuw ingrijpende aanpassingen (zoals optoppen) te doen Ons pleidooi is hier zeer terughoudend en zorgvuldig mee om te gaan. Minimaal vraagt het concreter te benoemen wat mogelijke en gewenste opties	Variant 2 MER: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Wij onderschrijven daarom niet dat deze variant geen rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners. Uitwisseling Adviesgroep NRU en programmateam: Het spijt ons te horen dat deze ervaring teleurstellend was, maar ik kan niet bevestigen dat er niets is gedaan met de inbreng van de Adviesgroep NRU ook al lijkt dat misschien niet altijd direct zichtbaar. Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Kaarten en teksten: bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit hebben we in de omgevingsvisie aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en hun consequenties zijn. Dat is nu veel te vaag. Ook op deze locatie gaat het NAAM in haar zienswijze uitgebreid op in. En delen wij deze zorgen. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** Langs Franciscusdreef moet langs de rand van het Bedrijventerrein woningbouw mogelijk worden. Op het Bedrijventerrein zelf mag plaats zijn voor meer dan alleen ‘gebruikelijke’ bedrijven. Het gebied leent zich ook goed voor niet al te grote praktisch gerichte MBO vakopleiding (er zijn er een paar), al dan niet in samenwerking met bedrijven. In de hoek bovenin bij de Floridadreef liggen kansen voor (buiten)sportvoorzieningen. Wij denken o.a. aan de kavel van het grote grondwerk- en wegenbouw bedrijf dat heel veel ruimte inneemt en op een lelijke manier. Deze locatie zou veel beter benut moeten worden. Het zou goed aansluiten bij de bestaande sport voorzieningen in de noordrand van het gebied. Bestaande buitensportvoorzieningen kunnen wellicht beter of intensiever benut worden of uitgebreid. Kunstgras biedt veel mogelijkheden voor intensiveren van het gebruik (langere seizoen en minder kwetsbaar dan natuurlijk gras). Rond de Vechtse Banen en de strook langs Franciscusdreef met bestaande sporthallenliggen kansen voor nieuwe (indoor) sportvoorzieningen, die de ruimte beter benutten. De groene rand aan de westkant van het Bedrijventerrein sluit aan op Natuurgebied Zuilen. Dat biedt een toegangspoort naar het Natuurgebied vanuit het aangrenzende deel van Overvecht-Noord. Dit kan versterkt en beter benut worden, ook door betere oversteek mogelijkheden van de Franciscusdreef. Groene zones vanuit het Natuurgebied (zoal de Manitobadreef) kunnen via het Bedrijventerrein worden doorgetrokken naar de groene zone langs de Floridadreef *). Het Bedrijventerrein kan daardoor gevarieerder worden. ***)** Voorstellen daarvoor worden uitgewerkt in de Visie Natuurgebied Zuilen, die nu tot stand komt **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Positief in de visie is dat er veel aandacht is voor het groen en dat mogelijkheden om in het groen te bouwen beperkt lijken te worden. Maar de Omgevingsvisie is op dit punt te onduidelijk. En levert teveel risico's op dat mooi klinkende ambities niet waargemaakt worden of zelfs in het tegendeel kunnen uitpakken. Dat zien we vooral terug in de oranje-bruin en groen gearceerde randen van de groene hoofdstructuur in de wijk. Dat staat voor '*Transformatie in het groen*' (zie kaart legenda). Dit lijkt aan te geven dat er vanuit de aangrenzende buurten 'wel wat mogelijk is' in het groen. Onduidelijk blijft of je dan moet denken aan vervanging van bestaande of nieuwe bebouwing of (bijvoorbeeld) verbeteren van speelvoorzieningen of toegang tot het groen en wandelpaden. Het zal afhangen van de specifieke situaties wat mogelijk of gewenst is. De Omgevingsvisie kan dat niet concreet invullen, maar biedt ook geen kaders om dit in goede banen te leiden. Omdat in de gebieden pandeigenaren zijn die wellicht niet willen meewerken aan een transformatie, lijkt hier de weg open te liggen om als alternatief 'dan maar te bouwen in het groen'. Er is geen garantie dat er minimaal hetzelfde oppervlakte aan groen overblijft. Voorbeelden van deze zones – die onderling nogal verschillen – en die bij ons en bij bewoners in aangrenzende buurten tot zorgen kunnen leiden zijn: • De cluster van Zorgcentrum Careyn (met plannen voor herontwikkeling) grenzend aan de noordelijke uitloper van Park de Gagel, de groene zone langs de Klopvaart, en de Aleppodreef • De zone tussen Marokkodreef en het kerngebied Park de Gagel (deels bebouwd, deels met speel en sportvoorzieningen, deels groen park) • De overgangszone langs de Gambiadreef naar de zuidrand van Park de Gagel met o.a. de woningen van de Cobradreef) • De overgangszone langs de Papyrusdreef naar de rand van Park de Gagel Delen van de groene zone langs de NRU (o.a. een deel langs Ramsesdreef en bijna de hele groene zone tussen de hoek Einsteindreef en de Moldaudreef)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De overgangszone langs de Neckardreef en park de Watertoren, deels bebouwd (een school en gezondheidscentrum/zorgcentrum Tamarinde en de Watertoren) • De strook aan beide zijden van de Berezinadreef lans Cleopatra- en Margaretha van Parmadreef (grotendeels groen, deels bebouwd) • De grotendeels bebouwde strook aan de noordkant van het Spoorzoompark bij de Darwindreef • De kleine groene zone met sport- / speelvoorzieningen en tevens een belangrijke schakel naar het Spoorzoompark bij Station Overvecht, tussen de Katherijne van Leemput- en Vestadreef. **L. Park de Gagel** Een belangrijke maar ook gevoelige opgave is een goed uitwerking te vinden door het park voor een fietsroute vanaf de Fietsbrug vanuit het Noorderpark over de NRU. Die heeft nu geen goede doorgaande aansluiting, richting Carnegiedreef en de buurten aan de overkant. De Omgevingsvisie ziet dit als een zoekopgave met een voorlopig ingetekende route langs de rand van het park achter de Cobradreef naar de Carnegiedreef en/of de Gambiadreef. Het mogelijke vervolgtraject heeft al de nodige discussie opgeleverd. De Omgevingsvisie lijkt dit vervolg – na oversteek van de Carnegiedreef - te willen doortrekken door het park van de Experimentele Flats naar de Amazonedreef. Bij bewoners van de Experimentele Flats is hier veel verzet tegen. (zie ook hieronder bij Groen & Experimentele Flats). Ook een gevoelig punt, waarover sinds 2022 nogal wat discussie is geweest, zijn de plannen van de Werkplaats Overvecht. Volgens toenmalige verkenningen kan dit leiden tot woningbouw in het park of de parkranden. De naastliggende buurten hebben versterking en vernieuwing nodig, is het idee. En meer mogelijkheden voor Overvechters om door te stromen naar een nieuwe woning. Wij hebben eind 2022 zeer kritisch op deze plannen gereageerd met een zienswijze. Sindsdien zijn deze plannen voorlopig stopgezet. De Omgevingsvisie moet duidelijk maken wat randvoorwaarden zijn voor aanpassingen met (eventuele) bouw van woningen in of langs de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	parkranden. Wij zien dat te weinig terug in de Omgevingsvisie. Park de Gagel is voorlopig de belangrijkste plek in de wijk waar dit speelt. Omdat Park de Gagel groot is, met meerdere uitlopers of parklobben die grenzen aan woonbuurten, kunnen dit soort discussies op meerdere plaatsen opduiken. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie duidelijker zijn over wat er wel en niet mogelijk is. Zie onze opmerking bij Verdichting, roodd/oranje zones op de grens van de groenstructuur en aangrenzende buurten en de gebieden met ‘transformatie in het groen’. **M. Park de Watertoren** Belangrijkste issue voor Park de Watertoren is het opheffen van de Marne- en de Moezeldreef als verkeersader. Dit moet de delen van het park verbinden, dat nu doorsneden wordt door de weg. Er word zelfs gesproken over ‘autovrij maken van het park’. Wij begrijpen deze ambitie, maar zien daar meer nadelen dan voordelen in. Het betekent verlies van een belangrijke autoverbinding tussen het Centrum en daar op aansluitende buurten, het Station Overvecht en de verbinding via de Tiberdreef en Tripkade naar andere wijken. Zie de ook uitgebreide reactie van de Werkgroep Verkeer. De HOV lijn is in en door het park gepland (langs de La Bohèmedreef). Dit geeft naar onze mening een vergelijkbare of zelfs ongunstiger doorsnijding van het park. Kinderen uit de nabij gelegen 10-hoog flats en laagbouw buurt moeten de HOV lijn oversteken om in het park te komen. Dat is niet veilig. Het park is een belangrijke plek voor spelen en ontmoeten, vooral voor de kinderen die in de nabije flats wonen en geen eigen tuin hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. De HOV lijn kan beter via de Marne- en Moezeldreef lopen. Zie ook de reactie van de Werkgroep Verkeer. Als het gaat om het verbinden van de 2 parkdelen is naar onze mening het effect (te) beperkt. In ieder geval veel minder groot dan de Omgevingsvisie suggereert. Er is maar een vrij smalle strook van de Moezeldreef die de twee parkdelen dan ‘open’ verbindt (vanaf de bocht met de Marnedreef tot ongeveer de locatie van de woonwagens die een deel van het park in beslag nemen). De Marnedreef zou – na sluiting voor auto- en HOV verkeer - het park met slechts een smalle strook groen en het aangrenzende water uitbreiden. Dit kan gezien worden als groen/blauwe winst, maar is voor ons niet ‘het verbinden van de twee parkdelen’. De keuze om de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marne- en Moezeldreef op te heffen als autoverbinding heeft naar ons oordeel te veel negatieve effecten en levert te weinig voordelen op. Wij vinden het geen goede keuze en zien het als een ‘tekentafel idee’. De Watertoren is een markant element in het park en voor heel Overvecht. Eerder is een plan gemaakt voor restauratie en verbouw van de Watertoren, samen met het toevoegen van (beperkte) horeca aangrenzend in het park. Dat is mogelijk omdat bestaande bebouwing van de voormalige dierenweide verdwijnt. De Watertoren is verkocht en met de nieuwe eigenaar wordt overlegd of dit plan opnieuw opgepakt kan worden. Om het plan financieel rond te krijgen wil de nieuwe eigenaar ook woningen in het park toevoegen, in combinatie met de eerder geplande horeca. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat er geen woningen in de randen van het park gebouwd wordt. **N. Klopvaart (groen en water)** De Klopvaart en de doorlopende groene zone erlangs is een belangrijke en zeer gewaardeerde recreatieve fiets- en wandelverbinding door dit deel van de wijk. Deze zone heeft een aanzienlijke natuurwaarde. De Klopvaart is een historische ontginningsvaart (wat weinig bekend is), kenmerkend voor hoe in deze regio het landschap ten oosten van de Vecht in de 18e eeuw door ontvening is gevormd. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het behoud van of aanpassingen rond dit waardevolle element. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Maar is vervolgens onduidelijk wat dat – vooral aan de zuidkant – moet betekenen. De Omgevingsvisie moet veel duidelijker aangeven wat hier wel en niet mogelijk is. En voorwaarden benoemen om de groene en recreatieve waarde van de grotendeels parkachtige rand te beschermen. Zie ook hierboven het onderdeel over onduidelijkheid van de oranje/bruin en groene zones. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De Experimentele flats in zijn een zeer gewaardeerd woonmilieu in Overvecht-Noord. Tussen de flats is een park aangelegdet een kleinschalige structuur dat mede door bewoners wordt onderhouden. De flats hebben, samen met het park recent de status van Modern Architectonisch Monument gekregen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie laat de optie open om de fietsverbinding door Park de Gagel na oversteek van de Carnegiedreef ‘rechtdoor’ te trekken naar de Amazonedreef. Dat zou de kleinschalige opzet van het park tussen de flats doorbreken. En de fietsroute zou vlak langs de naastliggende flats lopen. De bewoners zijn hier fel tegen. Naar onze mening moet dit waardevolle groen en woonmilieu niet belast worden met een fietsroute. De Omgevingsvisie moet alternatieven vinden om de fietsroute vanuit Park de Gagel door te trekken. Daarvoor zijn in overleg met de Fietsersbond al voorstellen gedaan. Er ligt ook een kans om groen toe te voegen en (nog) meer samenhang te krijgen in dit waardevolle woonmilieu. De Experimentele flat Trinidaddreef wordt nu van de andere flats gescheiden door de sterk versteende strook van deTrinidaddreef en Marowijnedreef. Volgens de Omgevingsvisie zou de Marowijnedreef als doorgaande autoroute moeten verdwijnen. Dat biedt een mooie kans om de Trinidaddreef flat te verbinden met de aangrenzende Experimentele flats en ook de groenstructuur door te trekken. Verbetering van groen, parken en groenstructuur wordt in de Omgevingsvisie makkelijk verbonden aan het concept ‘Ogen op het Groen’. Dat is een wat versluierende manier om te pleiten voor meer sociale controle en interactie door woningen in de groenranden te bouwen. Dat zou leiden tot meer sociale veiligheid. Wij zijn zeer kritisch over dit idee. Goed en sociaal veilig groen wordt vooral bepaald door inrichting (voldoende overzicht), goed onderhoud en actief beheer. En toezicht waar dat nodig is. Dat mag niet op conto van bewoners geschreven worden in nieuwe huizen, die in de groene randen gebouwd worden. Dat zal bijna altijd een deel van de groene structuur afnemen. Wij bepleiten grote terughoudendheid. Waar zoiets wel mogelijk en misschien ook gewenst kan zijn, zal het sterk afhangen van de specifieke situatie en altijd heel zorgvuldig maatwerk vragen. Vraag gebruikers van het groen wanneer en waardoor ze zich niet veilig voelen.	
	P. Natuurgebied Zuilen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het Natuurgebied Zuilen wordt een visie gemaakt. Het is een waardevol gebied voor Overvecht. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Kansen en aandachtspunten specifiek voor Overvecht zijn voor ons: • Betere oversteekbaarheid van het aangrenzende deel van de Franciscusdreef. Dit maakt het gebied beter bereikbaar vanuit het aangrenzende deel van Overvecht. • Versterken van de groene verbinding vanuit het gebied via (o.a.) de Manitobadreef naar de groenzone langs de Floridadreef. Dit kan ook bijdragen aan meer groene elementen op het Bedrijventerrein zelf. • Behoud van het volkstuinen complex Ons Genot, aan de rand van het gebied. De Omgevingsvisie gaf in eerdere concepten aan dat Ons Genot kan verdwijnen en verplaats kan worden naar het Noorderpark. Zodat er op de plek van Ons Genot ruimte kan komen voor buitensport velden. Wij vinden dat zeer ongewenste ontwikkeling. Ons Genot sluit goed aan op het karakter van het Natuurgebied Zuilen. Nieuwe sportvelden op die plek doen dat absoluut niet en werken eerder als aantasting van het groene en rustige karakter. Het zal ook meer autoverkeer opleveren. Ons Genot heeft bovendien een lange traditie op deze plek Het is één van de oudste tuinverenigingen van Utrecht en heeft nog veel kenmerken van een tuincomplex dat ruim 65 jaar geleden is ontstaan. Ons Genot biedt bewoners van Overvecht-Noord - maar ook uit Zuilen en verder weg - de kans om te tuinieren. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het Noorderpark / Ruigenhoek heeft samen met het naastgelegen Fort Blauwkapel een zeer waardevolle rol als groen en ruim buitengebied voor Overvecht. En het heeft grote historische waarde door de forten en elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een zo’n groot groen buitengebied dat direct grenst aan de wijk met veel landschappelijke en recreatieve kwaliteiten is een van de grote ‘Parels van Overvecht’. De Omgevingsvisie erkent en benoemt dit maar komt ook met opties die dit karakter kunnen verstoren. Positief in de visie is dat ingezet wordt op beter verbinden en toegankelijk maken van het hele Noorderpark gebied. De plannen voor opwaardering van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de NRU zullen daarbij een rol spelen en mogelijk extra kansen bieden. Positief is ook het versterken van zichtlijnen, groene en blauwe (=water) verbindingen tussen dit gebied en van natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden. De claim dat in het Noorderpark flink wat hectaren groen toegevoegd wordt, is naar onze mening discutabel. *Het hele gebied is al groen!* Maar misschien wordt bedoeld dat wat nu landbouwgebied is 'groen recreatiegebied' kan worden. Daar kunnen dan kansen liggen, zowel voor recreatie als natuurwaarde. Tegelijk moet zorgvuldig worden omgegaan met het karakter van het gebied. Ruimte, rust en natuurwaarde kunnen goed gecombineerd worden met recreatieve voorzieningen, zolang die dit karakter niet te veel aantasten. De Omgevingsvisie lijkt opties voor bouwen in het Noorderparkgebied uit te sluiten. Daar kunnen wij volmondig mee instemmen. Wij maken ons wel zorgen over de optie of het streven om nieuwe buitensportvelden in het Noorderpark te maken. Dat zou o.i. een sterke aantasting zijn van groen landschap en natuurwaarden. Het past ook niet bij de meer kleinschalige en natuurlijk inpasbare recreatieve functies die er al zijn. Groene sportvelden hebben (net als kunstgras) geen enkele natuurwaarde. Het zal ook een aanzienlijke (auto)mobiliteit opleveren tussen de wijk en Noorderpark, met een forse belasting van de Gageldijk, die binnenkort ingericht wordt als fietsstraat. **R. Participatie en informatie** Het NAAM Overvecht gaat in haar zienswijze uitgebreid in op participatie en benoemt veel ervaringen en kritische punten die wij zonder meer herkennen. Veel van de stappen in het proces en inbrengen naar het programmateam (o.a. via het Procesoverleg op de Seinedreef, deelname aan bijeenkomsten van de Visiedenkers en deelname aan de brede bewonersbijeenkomsten) hebben we gezamenlijk gedaan of meegemaakt. De soms zeer kritische punten die het NAAM in haar zienswijze benoemt kunnen we in de meeste gevallen als NAAM onderschrijven. Dat geldt ook voor de evaluatie van de participatie door de Werkgroep Verkeer. Naar beide zienswijzen verwijzen we. Samengevat constateren wij onderstaande hoofdpunten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het proces van de Omgevingsvisie is veel ruimte gemaakt voor participatie, o.a. door het houden van bewonersenquêtes, bijeenkomsten met de groep Visiedenkers, brede informatiebijeenkomsten in verschillende delen van de wijk, waarbij ook ingezoomd kon worden op de ambities en mogelijke gevolgen voor de deelgebieden. Daarbij zijn zeker veel reacties van bewoners opgehaald en ook meegenomen. Deels hebben die geleid tot bijstellen of verduidelijken van de eerste conceptversies. Maar veel zaken zijn naar onze mening ook niet opgepakt, en wellicht ook terzijde geschoven omdat het niet paste in de voorkeursopties van de gemeente. ***Is er behalve gehoord ook voldoende geluisterd?*** • Vanaf het begin was duidelijk dat de keuze HOV as en verdichting langs die as als structurerend principe voor de Omgevingsvisie nauwelijks ter discussie zou komen • Voor veel bewoners strookte deze keuzes ook niet met de eigen ervaringen en hun ideeën over wat er nodig is om een betere wijk te maken, maar de ruimte om tot echte alternatieven te komen was er (naar onze ervaring) niet of zeer beperkt • Variant 2 uit de MER is structureel onderbelicht waardoor het nauwelijks een rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners • Vraag is ook of veel bewoners dit in de veelheid van informatie zelf goed konden terugvinden en (vooral) waarderen of beoordelen op haar waarde als alternatief. • Niet specifieke beantwoording op ingebrachte punten, zeker ook in gezamenlijke overleggen van NAAM en NAAM en Werkgroep Verkeer met het programmateam • Teleurstellende ervaring in uitwisseling van Adviesgroep NRU en Programmateam. Er werd weinig gedaan met de inbreng, toelichtingen over afstemming met NRU plannen bleven vaag en gaven inhoudelijk ook weinig vertrouwen over vervolg (zie ook de opmerkingen hierover in de zienswijze van de Werkgroep Verkeer)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Slechte kaarten, slecht leesbaar om meer dan een globaal idee te krijgen en te kunnen beoordelen wat er precies bedoeld wordt, wat voorstellen of gevolgen zijn • Op meerdere plekken in het document, teksten onvolledig of niet voldoende duidelijk, vooral om mogelijke consequenties in beeld te brengen.	
536	Namens NAAM heb ik een inloopbijeenkomst over de omgevingsvisie bezocht en nadere informatie gevraagd. De aanwezige ambtenaren konden slechts globaal en in grote lijnen informatie geven. De hoeveelheid tekst in de documenten is te groot om voor 20 mei door te nemen terwijl de plannen grote consequenties hebben voor de leefbaarheid van mensen in Overvecht. Het is bekend dat ontwerpers te weinig kennis hebben van mensen met een beperking en bij planvorming uitgegaan wordt van de gemiddelde mens. NAAM verzoekt de gemeente om bij alle verdere planvorming eerst naar de gevolgen voor mensen met een beperking te kijken. We vertrouwen er op dat er volledig volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gewerkt. Zowel voor wonen en voorzieningen als voor de openbare ruimte. Hoewel nog niet te overzien is hoe de leefbaarheid van het nieuwe Overvecht is voor mensen met een beperking zijn er wel een aantal zaken over te zeggen. We vertrouwen er op dat u dit meeneemt in de planvorming. We hopen dat NAAM in staat wordt gesteld om met de gemeente Overvecht beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Hierna op hoofdlijnen onze reactie op het ontwerp-omgevingsvisie **Proces** Mensen kunnen nog onvoldoende overzien welke gevolgen alle veranderingen voor hun betekenen. Daarnaast zullen de veranderingen in vele deelprojecten worden opgedeeld met aparte projectleiders en diverse ontwerpe s, architecten en ontwikkelgroepen. Het is noodzakelijk dat allen goed van start gaan en goed geïnformeerd en geïnstrueerd worden over alle afspraken die er in Utrecht reeds zijn en verplicht worden conform die afspraken te werken: Werk volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk en start met een goed participatieproces waarbij eerst expliciet de wensen en behoeften van mensen met een beperking	Wij zullen dit meenemen in de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht in de diverse projecten. Toegankelijkheid vraagt blijvend aandacht. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten zullen ook de voorwaarden met betrekking tot toegankelijkheid worden meegenomen. De gemeente zal belangenorganisaties zoals NAAM hierbij betrekken en de werkgroep wonen zullen we bij concrete projecten betrekken. Bij het ontwerpen volgen we het Handboek Openbare Ruimte/ Voetpaden voor iedereen. Ontwerpen worden getoetst in de BING. NAAM is ook agendalid van de BING. Daarbij werken we op dit moment aan beleid voor de voetganger in Utrecht. In Overvecht blijft het mogelijk om met de auto te gaan en dicht bij huis te parkeren, zeker ook voor mensen die slecht ter been zijn. Alle adressen blijven gewoon bereikbaar voor wmo-vervoer. Waar nodig zijn/worden AGP's gerealiseerd. Verder zetten we vooral in op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is ook voor mensen met een beperking belangrijk. Wie in de toekomst allemaal gebruik mag gaan maken van de HOV baan is nu nog niet bekend. Dat zal in de uitwerking verder worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor het wmo-vervoer. NAAM en U op leeftijd zijn belangrijke adviesorganisaties. Wij zullen deze bij vervolgprojecten betrekken voor advies.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden verzameld. Zorg dat ontwikkelaars en projectleider vooraf op de hoogte zijn van reeds gemaakte afspraken over toegankelijkheid en noem deze expliciet in de omgevingsvisie. **2. Wonen en voorzieningen** Toegankelijkheid van nieuwbouw woningen laat nog veel te wensen over. Bouwpartijen komen eerder gemaakte Utrechts afspraken nog steeds niet na. Afspraken betreft bezoekbaar en aanpasbaar bouwen waar de werkgroep wonen de gemeente eerder op heeft gewezen. Daarnaast is het aanbod aan toegankelijke woningen voor mensen met een beperking ook nog altijd te laag en de wens is om nu bij de nieuwbouw een inhaalslag te maken. Zorg dat de woningen drempelloos aansluiten op de omgeving en zorg dat de inrichting van de omgeving voldoet aan criteria uit ‘Voetpaden voor iedereen’. NAAM nodigt de gemeente uit om hierover vooraf met de werkgroep wonen in gesprek te treden. **3. Groene en prettige buurten** Veel stadsparken zijn niet of onvoldoende toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking. Criteria uit Voetpaden voor iedereen’ uit het Handboek Openbare Ruimte worden daarbij genegeerd. We verzoeken de gemeente om hogere eisen te stellen aan het groen in alle buurten. We adviseren bij de inrichting de criteria van Groen & Handicap te hanteren. https://natuurzonderdrempels.nl/ **4. Verkeer en bereikbaarheid** Het NAAM maakt zich ernstig zorgen over de mobiliteit van mensen met een beperking in het nieuwe Overvecht. Zij zijn namelijk vaak afhankelijk van de auto of vervangend openbaar vervoer zoals wmo-vervoer (regiotaxi) en Valys. Nu is er nog voldoende parkeergelegenheid met een te beperkt aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP’s). Het betaald parkeren met de inkrimping van het aantal parkeerplaatsen en de demografische ontwikkelingen zullen de druk op de AGP’s alleen maar doen toenemen. Een forse uitbreiding van AGP’s is noodzakelijk om Overvecht bezoekbaar en bewoonbaar te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	houden en mobiliteit van mensen met een beprking te garanderen. Voor het vervangend openbaar vervoer stellen we voor om de HOV baan ook voor hen open te stellen en zo te voorkomen dat deze vervoersdiensten net als het andere autoverkeer via grote omwegen moet rijden. **5. Stakeholderbetrokkenheid** Betrek NAAM en U op Leeftijd bij alle deelprojecten en organiseer regelmatige bijeenkomsten met stakeholders, inclusief vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om feedback te verzamelen en het beleid bij te sturen. Zorg voor duurzametoegankelijkheidsverbeteringen.	
537	Ik wil graag reageren op de voorgenomen plannen van een wandel- fietstunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nieuwe fiets- wandelroute zorgt ervoor dat de huidige verkeersstromen vanuit de tunnel bij Tiberdreef/Mr Trikade, voetgangerstunnel station Overvecht en de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan onnodig worden versnipperd en doorgeleid door **de woonwijk** Tuindorp. Huidige situatie: De wijk Tuindorp is een woonwijk waar naast 3 basisscholen, 1 middelbare school en 2 kerken geen andere diensten worden aangeboden dan het alleen huisvesten van bewoners (sociale huur, huur en koop). Faciliteiten als winkels, tankstations, huisartsen, apotheek, horeca, sportverenigingen, parkeren etc bevinden zich allen buiten de schil van de Eykmanlaan - Kardinaal de Jongweg - Mr Tripkade. Het noorden van Tuindorp kent thans een uitstekende Oost-West verbinding middels de Albrecht Thaerlaan. Deze laatste staat ook in verbinding met het treinstation Overvecht met een tunnel naar Overvecht. De wijk Tuindorp is vanuit de huidige schil op tenminste 10 punten per fiets/auto te benaderen van het Noorden, Oosten, Zuiden en Westen. Conclusie: vanuit het maatschappelijke nut zijn er thans geen aanwijsbare reden om de huidige in- en uitvalswegen van Tuindorp uit te breiden. Bezwaar bewoners: De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
538	- inzet op verkeersveiligheid door het beperken van hardrijdend verkeer juichen wij toe. Het eventueel afsluiten van buurten zou daar bij kunnen helpen en is wat ons betreft een goed idee. Daarbij is het wel prettig als de rondweg goed bereikbaar is en er ingezet wordt op goede doorstroming. Ook is het fijn als de bussen die niet als HOV bestempeld zijn doorrijden naar bijvoorveeld Centraal Station zodat een overstap niet noodzakelijk is. - we begrepen dat er ingezet wordt op het vervangen van het asfalt door klinkers. Dit hebben wij alleen mondeling gehoord en zien we niet terug in de stukken. Dit zouden we heel graag terug zien in onze wijk. Het draagt bij aan de verkeersveiligheid en uitstraling. - ook over een autoluwe wijk zijn wij erg enthousiast. Minder autos en parkeerplekken op straat en meer openbare ruimte voor verblijven, groen, fietsen en voetganger zou erg prettig zijn in deze door de auto gedomineerde wijk. Belangrijk is dat je nog wel dichtbij huis kan blijven parkeren. Het verminderen van autobezit en deelvervoer zouden meer gestimuleerd kunnen worden, dat is nu nog erg beperkt in overvecht. - Groen is een belangrijke waarde in overvecht en moet echt behouden blijven en het liefst versterkt worden. Dat zien we ook terug in de omgevingsvisie. Belangrijk om niet te bouwen in de kwalitatief groene zones zoals parken. Liever versterken en uitbreiden van het groen en ommetjes te creëeren zoals bijvoorbeeld een ommetje bij park de gagel, shanghaipark en klopvaart. Wij hopen heel erg dat er aan deze ambities vervolg wordt gegeven en er snel middelen beschikbaar komen om er uitvoering aan te geven.	We werken ook aan plannen voor de rondweg (NRU en A27). De precieze lijnvoering van het openbaar vervoer moet nog uitgewerkt worden. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Hoe wij in om willen gaan met parkeren in Overvecht is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Het aanbod deelvervoer in Overvecht is inderdaad nog relatief beperkt. We werken aan uitbreiding van het aanbod. We denken dat u reactie m.b.t. groen in lijn is met wat er nu in de omgevingsvisie staat. Het groene ommetje tussen Shanghaipark, park de Gagel en Klopvaart bestaat al.

Nr.	Reactie	Antwoord
539	In uw plan staat dat volkstuinvereniging Ons genot een zoekrichting is om van dit stuk grond 3 a 4 voetbalvelden te maken, als er op bestaande sportvelden geen ruimte gevonden kan worden. Mijn bezwaar daarop is, als dat doorgaat u een speciaal gebied op meerdere manieren kapot maakt. Bovendien bent u dan is strijd met uw eigen doelstellingen om een meer biodiverse groene omgeving te maken, sterker nog in mijn visie hebben we op het terrein van Ons Genot het beeld gecreeerd wat de raad voor ogen heeft. **Bij het ombouwen van de tuinvereniging naar een voedbalveld maakt u kapot:** 1. de biodiversiteit aan planten en dieren in onze sloten met wadies die zorgen voor wateropvang tijdens harde regenbuien bestaan uit en grote hoeveelheid aan planten en dieren. zoals de ringslang kikers salemanders; Hoe gaat u voor voldoende wateropvang zorgen in de wijk overvecht als de wateropvang op ons genot verdwijnt? 2. de veelvoud aan planten en dierenleven die zich in ons gebied bevindt (ook planten en dieren van de rode lijst); zie waarnemingen.nl gebied Ons Genot Hoe verantwoord u zich door biodiversiteit te vernietigen bij de aanleg van grasvelden. 3. de veelheid aan bomen zowel oud historisch als vele jonge fruitbomen; Hoe zal de hoofdstructuur van de bomen eruit gaan zien? Wat gebeurt er met de 4 historische bomen bij het kantine gebouw ? En wat gebeurt er met de 2 zeldzame edelzilversparren die op het terrein staan? 4. Op de vereniging zijn we 95% circulair dus er wordt weinig groenafval op ons terrein geproduceerd. 5. De vereniging heeft een diversiteit aan mensen uit alle lagen van de bevolking die samen de vereinging maken, het zijn geen individualisten die alleen hun eigen tuin bewerken. Kunt u uitleggen wat een voetbalvereniging “vermeend” meer algemeen belang is dan een tuinvereniging? 6. De vereniging Ons Genot is een mooie overgang naar het natuurpark oud zuilen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Het nieuwe fiets- en wandelpad over het terrein van 'Ons Genot' waar u aan refereert moet worden gezien als een zoekgebied voor een betere fiets- en wandelverbinding. De exacte ligging van een fiets- en wandelpad is vanuit de omgevingsvisie nog niet bekend. In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt hier al wel concreter op ingegaan. Zie ook --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0 In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fiets- en wandelpaden om 'Ons Genot' heen. Daar wordt niet uitgegaan van een fiets- en of wandelpad over het terrein heen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ons genot is een deel van de corriedor tussen natuurgebied oud zuilen naar het noorderpark. Hoe wilt u de corridor funtie handhaven als Ons Genot een voetbalveld wordt? 7. De vereniging is een openbaar terrein waar niet leden welkom zijn om te wandelen en van ons park te genieten. (in uw plan wordt er gesuggereerd dat Ons Genot niet openbaar zou zijn. **Bij behoud van de vereniging zie ik dwars over het terrein een nieuwe fiets en wandelpad.** 1. Waarom is er een nieuw fiedspad nodig als rond om het tuinpark Ons Genot al fietspaden zijn ? 2. Als er een wandelpad over het terrein komt op de manier dat het getekend is zal aan de achterkant de vereniging Ons Genot ontsloten moeten worden. Dit vergroot de onveiligheid Hoe denkt u dit op te lossen? Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen de omgevingsvisie Overvecht 2040 **Ik verzoek u met inachtneming van mijn zienswijze de amateurstuinvereniging Ons Genot te schrappen als zoekrichting voor sportvelden.** Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
540	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
541	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen te bevatten voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals

Nr.	Reactie	Antwoord
	drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als tennis en voetbalvelden. Wat bijzonder is gezien het groene aangezicht wat de straat moet hebben maar ook de extra verkeersdruk wat dit op de Gageldijk genereert. Waarom wordt voor deze locatie gekozen ipv bijvoorbeeld de autoboulevard? Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel? [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Maar verloopt dit via een visie?	duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.
542	Fijn dat er plannen worden gemaakt voor de wijk Overvecht en dat wij als bewoners daar een reactie op kunnen geven. Ik denk dat het heel goed is dat er een impuls komt voor de wijk. Het biedt kansen voor huidige én nieuwe bewoners van de wijk en is belangrijk voor de aanpak van het tekort aan woningen in dit deel van Nederland. Ik woon zelf ruim vijf jaar in de wijk Antoniuskwartier. Uiteraard heb ik ook een aantal zorgen. Vanuit mij zijn er zorgen over de leefbaarheid rondom de Einsteindreef als gevolg van de huidige inrichting, het toenemende verkeer en de geplande hoogbouw. De Einsteindreef is nu al een belangrijke verkeersader voor Overvecht en voor verkeer dat van en naar de stad rijdt. De huidige inrichting nodigt uit tot hard optrekken en remmen door luidruchtige auto’s en motoren. Daarnaast vind ik de huidige inrichting onzinnig omdat er een groot middenstuk is dat nu nergens voor wordt gebruikt. Dat kan mooier en beter! Wanneer of onder welke voorwaarden pakt de gemeente de herinrichting van de	We streven naar een betere inrichting van de Einsteindreef. Het gaat om versmallen en bundelen en het verbeteren van de oversteekbaarheid. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is een fasering opgenomen. Voor 2030 verbeteren we de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen. In de periode 2030-2035 is een herinrichting gepland. Bij het maken van de plannen voor de herinrichting zullen bewoners en andere belanghebbenden betrokken worden. De gebieden langs de Einsteindreef hebben deels de aanduiding "stedelijke buurten" en deels de aanduiding "Centrale as" of "hoogstedelijk". De omgevingsvisie geeft per kleur type gebied spelregels waarbinnen een transformatie kan plaatsvinden. Of, hoe en wanneer de gebieden precies gaan transformeren is nog niet duidelijk. Verandering kan zowel door middel van aanpassing bestaande bouw, sloop-nieuwbouw als door het toevoegen van nieuwe bebouwing. De omgevingsvisie biedt wel de mogelijkheid om ter hoogte van de Kaap Hoorndreef te bouwen in het groen langs de Einsteindreef. Daarbij

Nr.	Reactie	Antwoord
	Einsteindreef aan? Op welke manier is de gemeente van plan om de bewoners te betrekken daarbij? De Einsteindreef wordt in de Omgevingsvisie als hoog stedelijk aangeduid. Het is op dit moment moeilijk voor te stellen hoe de Einsteindreef transformeert qua woningbouw als gevolg van deze omgevingsvisie. Gaat er nog een rij gebouwen voor de bestaande bebouwing komen (dus in het bestaande groen)? Gaat er gesloopt worden op de huidige locaties en komt er hoge nieuwbouw voor in de plaats? Hoe denkt de gemeente hierover? Sowieso zal aanvullende woningbouw ook verkeer aantrekken van nieuwe bewoners. Hoe denkt de gemeente dit op te vangen in het mobiliteitsplan? Voor iedere nieuwe of getransformeerde bebouwing op de hoek van de Einsteindreef – Paranadreef zijn bezonning op de Londrinadreef (ochtendzon), alsmede inkijk en uitzicht belangrijke aandachtspunten. Hoe worden bestaande bewoners in de toekomst betrokken bij specifieke woningbouwontwikkelingen op de Einsteindreef? Het is goed dat er nieuwe HOV-verbindingen komen vanuit Overvecht naar verschillende belangrijke plekken in Utrecht (centrum, Leidsche Rijn, Science Park). Dat maakt Overvecht een stuk aantrekkelijker om te wonen én het stimuleert om het OV te pakken en niet de auto. We kunnen echter niet verwachten dat alle Overvechters van de een op andere dag massaal de auto laten staan in ruil voor een HOV-verbinding en betere fietspaden. De verbetering van het OV en de fietspaden zal alleen al nodig zijn om de toename van het verkeer enigszins op te kunnen vangen. Er zal ook flankerend beleid moeten komen als lagere parkeernormen voor de nieuwbouw, deelauto's etc. Net zoals dat in andere delen van Utrecht al gebeurt. Hoe denkt de gemeente hierover? Ik ben ook benieuwd hoe het staat met het debat over de Noordring. Is de gemeente nog steeds voornemens om dit onderwerp met de provincie en het Rijk op te pakken? Of gaat daar niets meer gebeuren? Tenslotte wil ik nog iets meegeven over de rol van de gemeente. Mijns inziens eindigt die niet bij het neerleggen van deze Omgevingsvisie. Nee, het echte	is de ambitie dat er ook robuust en verbeterd aantrekkelijk groen blijft. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten volgen we het Utrecht Planproces. Over ieder plan of initiatief wordt apart besloten. Bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken conform de participatieleidraad 'Samen stad maken' en volgens de afspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht. Er is een breed pakket nodig om tot een mobiliteitstransitie te komen. Dit heeft de gemeente opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De omgevingsvisie gaat vooral in op de ruimtelijke maatregelen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) er in de toekomst uit moet zien. Dit doen we samen met de provincie en Rijk en in samenhang met de plannen uit de omgevingsvisie en de plannen voor de A27. Het klopt dat het echte werk nu gaat beginnen. In de uitvoeringsstrategie onderdeel Samenwerken ontwikkelen en Samenwerken hebben we een eerste aanzet gedaan hoe we uitvoeren willen geven aan de omgevingsvisie. Als gemeente moeten we de regierol nemen zodat ontwikkelingen in samenhang tot stand komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	werk begint daarna pas. Het werven van ontwikkelaars, het beoordelen van plannen, het toezien op participatie én vooral ook het overzien van de integraliteit van de ontwikkelingen. Ik wil voorkomen dat we er op 10 plekken tegelijk ontwikkeld wordt zonder dat daar coördinatie of regie op zit vanuit de gemeente. Wat gaat de gemeente organisatorisch en bestuurlijk inrichten om de komende 10-15 jaar regie te voeren op de ontwikkelingen in Overvecht? Graag hoor ik daar meer over.	
543	Mijn maag draait om bij de gedachte dat het unieke stukje natuur dat Ons Genot met veel plezier en inzet van alle leden beheert, vervangen zou kunnen gaan worden door een sportterrein. Een sportterrein met -naar verwachting- kunstgras en lichtmasten en alles wat daar nog meer bij hoort. Ik zou er natuurlijk een heleboel wetenschappelijke rapporten tegen aan kunnen houden, maar ik mag aannemen dat u die zelf kunt opzoeken. Ik noem hieronder enkel de onderwerpen die mij na aan het hart gaan, om te beginnen bij de bodem. Die gaat dood onder een sportterrein, en daarmee verdwijnen niet alleen de bodemdieren, maar ook de insecten, de vogels, kleine zoogdieren etc. Als ik er een snel rekensommetje op los laat dan kom ik tot de slotsom dat de gemiddelde gebruiksduur van een sportterrein per persoon zo'n 6 uur per week is, terwijl een persoon in de volkstuin gemiddeld zo'n 10 - 20 of meer uur in de tuin aanwezig/bezig is. En bezig zijn in een tuin is bewegen van je hele lijf en leden, het onderhouden van je mentale gezondheid. Bezig zijn in de natuur is goed voor je geest en de rust en stilte die je bij Ons Genot kunt ervaren, zo vlak bij de lawaaierige stad, vind ik uniek. En dan reken ik het sociale aspect nog niet eens mee: contacten/uitwisseling tussen alle leeftijden, van kleintjes in de speeltuin tot 90-jarigen die nog steeds ! actief zijn en alles wat daar tussen zit. Wat kinderen -en volwassenen- leren op zo'n natuurterrein behelst iets meer dan één specifieke sport. Het terrein waarop Ons Genot zich bevindt is al 70 jaar een uniek natuurgebiedje met een enorme biodiversiteit. De (bodem)dieren, insecten, vogels, bomen, planten, kortom de enorme verscheidenheid aan alles wat er	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	groeit en bloeit, is hartverwarmend. Hoe kun je dat nou vernietigen? Dat staat toch haaks op een maatschappij die er langzaam maar zeker van doordrongen raakt dat we niet zonder 'natuur' kunnen? Hoe mooi is het dat naast een 'stil gebied' een enorm biodivers terrein ligt als buffer naar het naastliggende industrieterrein? Een 'stil gebied' dat niet alleen druk bezocht wordt door wandelaars, joggers, fietsers maar ook een heuse ooievaarskolonie huisvest? Ik ben van mening dat elk individu op zijn of haar manier een stukje kan (en zou moeten) bijdragen aan een betere leefomgeving. Of dat nou afval scheiden is, minder vlees eten, aardig zijn voor je buren etc. Mijn overtuiging, mijn hart, ligt bij de natuur: het onderhouden en beter maken van de aarde. Het is op dit kleine stukje aarde dat ik voor mijn gevoel een bijdrage kan leveren aan het klimaatprobleem. Ik geloof in de (herstel)kracht van de natuur, en natuur vernietigen hoort daar wat mij betreft zeker niet bij. Ik kan op deze manier voorzien in mijn eigen, gezonde, voedsel in plaats van afhankelijk te zijn van wat er in de supermarkt wordt verkocht. Dat geeft mij een enorm goed en rijk gevoel. Ik wil bij deze dan ook bezwaar aantekenen tegen het feit dat de Gemeente denkt zo'n waardevol terrein als Ons Genot te kunnen vervangen door een sportterrein. Of anders gezegd: hoe denkt de Gemeente zo'n uniek biodivers terrein na 70 jaar even te kunnen verplaatsen naar een monocultuur langs de snelweg? Dat staat zoals eerder gezegd haaks op maatschappelijke ontwikkelingen en is volgens mij ook niet in overeenstemming met het eigen beleid van de Gemeente (SDG)?	
544	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening da een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een partieipatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers wanzienlijk te verkorten, Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden, Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geef geen uiteenzeiting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechthrug. De onderbouwing ontbreekt miet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER 1s ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving, niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit e nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2 Mobiliteit -De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat Getsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij Zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. - Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug, loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervalgroute vaor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (1I)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fretsvehindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. - Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwemhad De Kwakel en Shoppingeenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid, Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. -De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen, Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? -Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing, daarvoor ontbreekt vooralsnog, Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug, Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsviswe opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. -Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op cen slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. -De ruimtes onder de J.M. de Muinek Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4, Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het ereeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen vaar een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. -Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark ts gevestigd. In het bestemmingsplan van het Nifiarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vast houdt en niet in het gebied bouwt. -Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. - De brug zal voorde veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. -Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt ven obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en teder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. - Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parcl. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken, -In het Visiedoeument Veehtoevers staat het belang beschreven van de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die daor de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. -Er is veel geïnvesteerd in het Nifarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken - Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. -De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barnère vormen in de beide parken. - Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug, over de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht mm statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: -De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de innchting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. - De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	
545	Wij, de leden van Tuinvereniging "Ons Genot", komen met bezorgdheid en een gevoel van urgentie tot u over de plannen van de gemeente om het bestemmingsplan van ons geliefde tuinencomplex te wijzigen ten gunste van de aanleg van sportvelden. Dit complex, dat al 70 jaar een groene oase is, speelt een centrale rol in onze gemeenschap en herbergt een rijkdom aan biodiversiteit. Wij beheren 190 tuinen waaruit niet alleen groente en bloemen voortkomen, maar die ook onderdak bieden aan uilen, veenmollen, zangvogels, spechten, eekhoorns en verschillende soorten salamanders. Het voorgestelde plan dreigt deze biotoop te vernietigen, wat niet alleen de biodiversiteit schaadt maar ook tegenstrijdig is met het beleid van de gemeente om natuurlijke habitats te beschermen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afgelopen decennia hebben wij, als gemeenschap van tuinders, niet alleen in onze tuinen geïnvesteerd maar ook in structuren zoals tuinhuizen, kassen en gespecialiseerde beplanting. Deze investeringen vertegenwoordigen een aanzienlijke materiële en emotionele waarde. Bovendien, zoals uiteengezet in de ontwikkelplannen voor Overvecht, is het behoud van dergelijke unieke natuurlijke biotopen essentieel voor de aantrekkelijkheid van onze wijk. Het zou tegenstrijdig en destructief zijn om dit enige unieke natuurlijke biotoop te vervangen door sportvelden, waarmee een uniek stukje Overvecht verloren zou gaan. Wij vragen daarom dringend uw heroverweging van deze bestemmingswijziging. Wij nodigen u uit om ons tuinencomplex te bezoeken, om zelf de waarde ervan te zien, niet alleen voor onze gemeenschap maar ook voor de ecologische diversiteit en schoonheid van onze wijk. Mocht het plan toch doorgang vinden, dan verzoeken wij duidelijkheid over hoe de gemeente compensatie zal bieden voor de verliezen die wij als leden zullen lijden. Wij vertrouwen erop dat u de belangen van alle betrokken burgers zult wegen en de juiste beslissing zult nemen om deze groene erfenis te bewaren.	
546	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Mijn jongste dochter leert net fietsen en zwabbert door de straten van onze mooie wijk. Ik houd mijn hart vast als de straten drukker worden door scootertjes en fatbikes. Dit gaat zeker tot irritatie leiden. Tuindorp is erg kinderrijk, en de relatieve verkeersveiligheid is juist voor velen een reden geweest om hier te gaan wonen. Het karakter van de wijken is zodanig verschillend dat de impact op onze wijk erg groot zal zijn als dagelijks verkeer van Overvecht door onze wijk zal komen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zal het mogelijk tot meer criminaliteit kunnen leiden. Dit is in het verleden al aangetoond toen de doorgang onder het spoor is afgesloten met poortjes. Dit heeft diefstal aanmerkelijk doen afnemen. Het openen van de tunnels zal deze mogelijk weer doen toenemen. Tenslotte lijkt mij dat de huidige doorgangen van Overvecht naar het centrum al voldoende zijn, dus de toegevoegde waarde is beperkt. De tunnels zal voor een beperkt aantal inwoners van Overvecht de reis verkorten, en doordat je op de Tripkade en Eykmanlaan sneller kunt dan door Tuindorp is de gewonnen tijd nihil.	
547	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als voetbalvelden. Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	
548	De omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder de visie van de gemeente op on tuincomplex 'Ons Genot', maakt mij heel erg bezorgd. De kans dat dit prachtige complex na 70 jaar opgeofferd wordt voor een aantal voetbalvelden zou een groot verlies zijn voor Overvecht. De tuinen op het complex, maar ook de openbare ruimte rondom de tuinen bieden een fantastische recreatiemogelijkheden voor honderden inwoners van Utrecht en van Overvecht in het bijzonder. Voor velen is de opbrengst aan groente en fruit daarboven ook nog eens van belang in hun levensonderhoud. De tuinen zelf vormen bij elkaar een heel belangrijk gebied voor een grote biodiversiteit aan flora en fauna; vogels, insecten, amfibieën (er is een prachtige paddenpoel aangelegd) Zelfs eekhoorns en een gigantische hoeveelheid bodemleven. (Die je op de omringende weilanden niet meer aantreft en die dus veel beter geschikt zijn voor voetbalvelden). Ook buiten de tuinen om is het complex een geliefde recreatieplek voor ouders met kinderen in onze duurzame speeltuin (met levensgroot schaakbord o.a), een jeu d'boulesbaan, het duurzame wormenhotel voor de productie van hoogkwalitatieve compost en als geliefd wandelgebied. (Om de tuinen te bewonderen). Ons Genot is ook de plek waar tientallen vrijwilligers met plezier zorgen voor het onderhoud van de paden, speeltuin, watergangen, paddenpoel, bomen en struiken langs de paden en uiteraard het werk in de kantine en het bestuur. Kortom het complex van Ons Genot is een fantastische milieuvriendelijke plek, een pareltje in Overvecht met een enorm belang voor milieu, duurzaamheid, biodiversiteit en recreatie. Dat moet je als gemeente Utrecht, in het belang van Overvecht te allen tijde moeten willen behouden.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het vertrouwen dat ons complex ongeschonden zal blijven bestaan,	
549	**Mobiliteitstransitie** Ik heb zelf geen auto, maar ik maak mij wel zorgen over de plannen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. 's Avonds zijn er bij mij in de straat vaak te weinig parkeerplekken, waardoor er wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Ik heb nog geen gevaarlijke situaties gezien, maar wel onhandige. Het geeft de indruk dat het ontwerp van de openbare ruimte achterloopt op de behoeften van de buurt. Er zijn momenten waarop ik er niet onderuit kom en een auto moet lenen of huren. Op die momenten wil ik wel in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ook wanneer ik bezoek van buiten Utrecht ontvang wil ik dat ze in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ik heb het geluk dat ik zelf met het OV naar mijn werk kan en dat ik de extra reistijd kan accepteren omdat ik niet graag achter het stuur zit. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd. In de omgevingsvisie wordt gesproken over inclusiviteit, maar als er te veel beperkingen aan bepaalde vormen van mobiliteit worden gesteld, wordt juist een deel van de inwoners uitgesloten. **Energietransitie** In het kader van de energietransitie worden mogelijk windmolens en zonnepanelen gerealiseerd in Overvecht. Het electriciteitsnet ondervindt echter problemen op de piekmomenten van de productie van zonne- en windenergie, waardoor het steeds vaker gebeurt dat het produceren van energie geld kost in plaats van oplevert. Kan er in Overvecht een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van die problemen door mogelijkheden te bieden voor tijdelijke energieopslag, zodat we de plaatselijk geproduceerde duurzaam energie optimaal kunnen benutten en er niets van hoeven te verspillen? **Klimaatadaptieve buurten** Zijn er plannen om de ligging van infiltratievoorzieningen te registeren in het omgevingsplan en beperkingen op te nemen voor (graaf)werkzaamheden daarin? Ik weet dat in sommige gemeenten de aanwezigheid van doorlatende	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We willen Overvecht en Utrecht als geheel graag energieneutraal maken. In Overvecht kan hier zeker een bijdrage aan geleverd worden. Dit wordt onderzocht en uitgewerkt in specifieke projecten. In de digitale beheersystemen van de gemeente staan alle soorten verharding apart vermeld met ieder een eigen onderhoudsregime. Dat zelfde geldt voor assets van water en riolering zoals infiltratievoorzieningen, riolering, gemalen enz.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wegverhardingen met speciale borden is aangegeven, om te voorkomen dat ze bij graafwerkzaamheden onbedoeld worden vernield en om te voorkomen dat er materialen op worden achtergelaten/opgeslagen die de doorlatendheid zouden kunnen verminderen. Digitaal registeren met duidelijke regels voor eventuele werkzaamheden lijkt mij praktischer.	
550	**Verkeer** Heel opvallend vind ik de wegafsluitingen voor auto's (knip) in de wijken, zoals op de Tigrisdreef. Ik hoorde op een informatiebijeenkomst, dat dit is om sluipverkeer te voorkomen, dat ontstaat door de afsluiting van de Carnegiedreef voor auto's. Ik ben geen fan van de massa's auto's die nu door de stad rijden, dus in principe ben ik niet tegen een knip. Het lijkt me goed als bewoners wat gedwongen worden bv. lopend of met de (elektrische) fiets door de stad te gaan. Wel heb ik enkele vragen en tips. • De 'ring Utrecht' bij Overvecht (Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef) staat nu in de ochtend al regelmatig vast. In sommige situaties moet ook de Overvechter met de auto naar een ander deel van de wijk (een oudere die naar de dokter gaat, inkopen doen voor een heel gezin, een tweedehands meubel ophalen). o Hoe voorkomt u, dat de Overvechter voor deze niet vermijdbare minirit vast komt te staan in de spits op de ring Utrecht Overvecht? Ik ken in Utrecht nog geen situatie waarbij je de snelweg moet gebruiken om naar een ander deel in je wijk te komen. Met de discussie rond bereikbaarheid op de Marnixlaan en 't Goylaan heb ik niet zo vertrouwen meer, dat de gemeente goede inschattingen maakt over grootschalige verkeersaanpassingen. o Wanneer u ingrijpende maatregelen neemt door bv. de 'knip' op de Tigrisdreef, dan zou u daar misschien een campagne tegenover kunnen zetten om (elektrisch) fietsen of autodelen te leren kennen. Ik denk dan aan de mogelijkheid de vervoersmiddelen te kunnen proberen, of aan iets als de landelijke campagne 'Zo gefietst'. In Overvecht worden veel onnodige ritjes met de auto gemaakt, omdat de wijk een autocultuur heeft. Soms moet je gewoon eerst kunnen	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Zoals tijdens een bewonersavond gezegd gaat de vergroening van Overvecht gefaseerd, maar zijn we er ook continue mee bezig. Voor recente vergroeningsprojecten verwijs ik u graag naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX (Camera Obscuradreef), de Orinocodreef of de Pahud de Montagnesdreef. Dit zijn herinrichtingen zoals we ze in de toekomst in Overvecht op veel meer plekken willen realiseren. Maar ook bij het verbeteren van de groeiomstandigheden van bomen kijken we steeds of er meer groen mogelijk is. (zie bijv Elbedreef en Lunenburchdreef). De locatie voor de sportvelden in het Noorderpark is indicatief. Het hele Noorderpark is een zoeklocatie. Op het moment dat de huidige sportvelden niet meer voldoen gaan we pas over tot een verdere uitwerking. Nader integraal onderzoek is nodig om te bepalen of en hoe deze functie in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. De visie is om het Noorderpark beter met de stad en de wijk te verbinden. In het Noorderpark zijn een aantal nieuwe wenselijke verbindingen opgenomen (om bijvoorbeeld een kort rondje te maken). Het belang van sport en speelplekken in de openbare ruimte heeft een belangrijke plek gekregen in de omgevingsvisie. Waar sport- en speelplekken gerealiseerd worden en welke soort plekken dit zullen zijn is afhankelijk van de lokale behoefte. Ook bij nieuwbouwplannen. We kijken daarbij naar spreiding over de wijk, variatie in het aanbod en specifieke behoeften van inwoners. Voetbalveldjes zijn daarbij een optie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voelen, dat fietsen veel fijner is (als je gezond bent om dat te doen), voordat je andere keuzes maakt. o Zelf ben ik een fervent autodeler sinds 2012. Ik gebruik deelauto's van binnen de wijk Overvecht. Mede hierdoor maak ik bewuste keuzes voor hoe ik me verplaats. Als de Tigrisdreef wordt 'geknipt' doet dat mij enerzijds niet zo'n pijn, omdat ik 'mijn' deelauto al aan de andere kant van de knip ophaal en dan het land inga. Soms moet ik van thuis echter nog iets ophalen na de auto te hebben opgehaald. Het zou dan fijn zijn, als ik een auto aan mijn kant van de 'knip' zou kunnen gebruiken, zodat ik niet via de ring Utrecht Overvecht moet omrijden naar mijn woning om daar bv een meubel op te halen, om vervolgens weer de ring op te moeten het land in. Noordelijk van het Gagelpark staan nu echter geen deelauto's. Kunnen die er dan komen? • Wat betreft de toekomstige plannen voor de NRU, wil ik aandacht vragen voor het fietspad langs die weg (stadskant). Ik fiets daar (Albert Schweitzerdreef) elke dag op 4 meter van auto's die 80km/h rijden. Fietsen is gezond en ik vind dat het verder bevorderd moet worden, maar ik vraag me af, of dit fietspad wel direct langs deze zeer drukke weg moet liggen. Deze weg is eigenlijk een stuk ring Utrecht en ik maak me zorgen wat het effect op mijn gezondheid is/zal zijn vanwege al het fijnstof dat ik dagelijks inadem. Ik wil graag meegeven, dat ik een route meer de wijk in, veel gezonder zou vinden. **Groen/bouwen** • Op een informatiebijeenkomst over de Omgevingsvisie vroeg ik hoe snel de verdere vergroening van de wijk Overvecht zou kunnen, als het gaat om het vergroenen van brede stoepen (uitgaande van: Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, p53, Klimaatadaptieve buurten). Ik kreeg een eerlijk en reëel antwoord, dat dit gefaseerd gaat en niet meteen kan, o.a. door weerstand van bewoners. Dit stelde mij enigszins teleur. Ik zie in mijn omgeving ware tegeleilanden langs de weg, die geen nut lijken te dienen voor spelen of activiteiten, en die na vergroening snel een oplossing zouden bieden bij hittestress, biodiversiteitsverlies, gevoel van welzijn en waterberging. Zou de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente nog eens kunnen kijken of deze kansen sneller verzilverd kunnen worden? • Op p49 van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, staat bij kopje 'Meer ruimte voor veldsport', dat het Noorderpark voor veldsport een zoeklocatie is. Dit is op de kaart noordwestelijk van de fietsbrug naar het Noorderpark. Ik ben zeer voor sportmogelijkheden, alleen vraag ik aandacht voor de rust die (de omgeving van) dit zoekgebied biedt aan inwoners van Overvecht en aan de natuur. Er wordt veel gerecreëerd in het park, en het is de dichtstbijzijnde mogelijkheid de drukte van de stad even te ontvluchten. Als er tot laat geluid, licht en autoverkeer door de sporters komt, maak ik me zorgen, dat het rustige karakter van dat stuk van het Noorderpark verloren gaat. Door de lange structuur van de weilanden, kun je nu alleen een korte ronde vlakbij de stad, of gelijk een heel lange ronde de polder in, lopen. Uitbreiding van wandelroutes door weilanden, zou recreanten mogelijkheden bieden verder van een eventueel sportveld te recreëren, wat hen dan meer rust zou bieden. • Toen ik in de jaren '90 in Rotterdam woonde, in Lombardijen, waren er bijna bij alle flats voetbalveldjes, waar ik veel kwam. Als ik in Overvecht Noordoost rondloop, zie ik veel kinderen letterlijk op straat spelen. Er zijn in mijn buurt, noordelijk van het Gagelpark, eigenlijk geen voetbalveldjes. Graag vraag ik bij alle nieuwbouwplannen ook aandacht voor voldoende voetbalveldjes, zeker nu er nog meer bewoners komen. Dit draagt bij aan beweging en wellicht vermindert het verveling onder kinderen/jongeren.	
551	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zullen wij onze zienswijze met u delen. Nadat we zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen we dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. Maar eerst moet het van ons hart dat de brug zoals die nu ingetekend is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rakelings [redacted] loopt en door onze tuin. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Het lijkt er op dat de route van nergens naar nergens gaat. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Maar ook als ruimte om gezellig samen te komen en voor sporters en clinics - zoals wij - om bij regen te schuilen. Niet alles moeten we meteen negatief framen. Maar een extra brug zou de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft	

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. Er zijn daar heel veel mogelijkheden, met speelplekken, rust en recreatie, horeca op een paar boten op de vecht. Je kan er nu al heerlijk wandelen onder de bomen, vooral als het heet is in de zomer. De hoek om, tussen waterzuivering en benzinestation zou het wandelpad dat nu kapotgemaakt is, hersteld kunnen worden. Hier liggen nog veel kansen om er wat moois en gezelligs van te maken. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
552	In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat de onderbouwing van het waarom en de voordelen van een dergelijke brug ontbreekt en verzoek u om deze aan te leveren. Hieronder zal ik puntsgewijs mijn zienswijze onderbouwen. 1. **Ontbrekende onderbouwing van de verwachte impact van de brug** In de Omgevingsvisie wordt slechts een algemene onderbouwing genoemd voor het plaatsen van een nieuwe brug. De hypothese is dat een extra brug zal bijdragen aan een betere verbinding en bereikbaarheid. Echter: • Een objectieve onderbouwing, gebaseerd op data en onderzoek, over het waarom van een extra brug en de verwachte effecten op de verbinding en bereikbaarheid van de nieuwe brug ontbreekt. • Een uitgebreide analyse van en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug en de verwachte voordelen van een extra brug, ontbreken. • Een nieuwe brug kost meerdere miljoenen euro. Een dergelijke investering moet worden afgewogen ten opzichte van andere opties voor investeringen, zoals investeren in duurzaamheid van woningen in Overvecht en Zuilen, en het verminderen van gezondheidsverschillen in de wijk Overvecht. De afweging waarom een brug meer meerwaarde heeft ten opzichte van andere investeringen, wordt onvoldoende duidelijk. **2. Mobiliteit** • Volgens de Omgevingsvisie is betere bereikbaarheid en verbinding tussen Zuilen en Overvecht de belangrijkste reden voor een extra brug. Er is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	echter geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Daarmee is de verwachting dat een nieuwe brug hier aan bijdraagt onvoldoende onderbouwd (zie punt 1). • De mobiliteit op het water zal fors negatief beïnvloed worden. Het waterverkeer op de Vecht is de afgelopen jaren flink toegenomen. Steeds meer pleziervaart weet de weg naar Utrecht over de Vecht te vinden. Daarnaast is met de oprichting van de Vechtse Roeivereniging Zuilen het nog drukker geworden op dit deel van de Vecht. Door het toevoegen van een brug zal de doorvaart voor dit waterverkeer negatief beïnvloed worden en zullen er opstoppingen ontstaan wat tot onveilige situaties kan leiden. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren: • Een extra brug zal vooral extra verkeer geven van brommertjes en fatbikes. Dit zal voor overlast gaan zorgen en kan tot onveilige situaties leiden. • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zal de verkeersdruk op de, de reeds zeer drukke, Vechtdijk vergroten wat ook weer tot onveilige situaties zal leiden. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • De veiligheid op het water zal afnemen. Dit gedeelte van de Vecht is in toenemende mate een populaire locatie om te suppen, te roeien en te kanoën. Door het toevoegen van een brug, neemt de kans op opstoppingen rondom die brug met pleziervaart toe, waardoor de veiligheid voor andere watergebruikers afneemt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust voor dier en mens wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren en woonbotenbewoners in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en voor elkaar moet gaan uitwijken (zie ook punt veiligheid) waardoor de Vecht minder aantrekkelijk wordt als locatie om te genieten van de natuur. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Deze vereniging is hier gevestigd na jarenlang overleg met de gemeente Utrecht en URV Viking. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk, getuige de vele bezwaren voor extra bruggen over het Merwedekanaal, en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Het plaatsen van een brug over dit deel van de Vecht staat daarmee haaks op eerdere besluiten van de Gemeente Utrecht. • Zoals bij de punten Veiligheid en Natuur reeds benoemd werd, zal een extra brug tevens de recreatie mogelijkheden verminderen voor suppers, kanoeren, vissers en gemotoriseerde pleziervaart. **6. Ontbreken van alternatieven** In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over alternatieven om de verbinding en bereikbaarheid tussen Zuilen en Overvecht te vergroten. Dit sluit aan bij het eerste punt waar ik aangeef dat een goede onderbouwing en analyse van het huidige plan ontbreekt. Samenvattend ben ik van mening dat de redenen en voor -en nadelen van een extra brug over de Vecht onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt zijn in de Omgevingsvisie Overvecht.	
553	Op de tekening staat bij het sportpark Vechtzoom een ster. Dit houdt in dat jullie kansen zien voor nieuwe voorzieningen. Wat verstaan jullie onder "voorzieningen"? Vooruitlopend op het antwoord zijn wij ervoor dat dit enkel sportvoorzieningen blijven. Daarnaast wat vragen/opmerkingen over verkeer en veiligheid in onze wijk (Antoniuskwartier): 1. Wij wonen op de Campinasdreef. Eerder hebben we met de gemeente gekeken naar de veiligheid in het Antoniukwartier. Er is een oversteek gemaakt (dmv lijnen op de parkeervakken). Deze oversteek is allerminst veilig en zeer onduidelijk voor weggebruikers. Kan daar wat aan gedaan worden? 2. Destijds werd aangegeven dat het omlaag brengen van de snelheid naar 15 of 30 km per uur op dit parkeerterrein niet mogelijk was omdat het een	Voor sportpark Vechtzoom geldt dat wij kansen zien om voorzieningen voor sport- en bewegen toe te voegen evenals voorzieningen die het mogelijk maken dat het sportpark breder voor de wijk ingezet kan worden. 1. Een tijdje geleden is met bewoners naar de verkeerssituatie gekeken. Er zijn toen met beperkte middelen enkele aanpassingen, waaronder deze oversteek, gedaan in de buurt. De snelheid en de hoeveelheid autoverkeer (alleen bestemmingsverkeer) geven geen aanleiding voor verdere aanpassingen. 2. Inzet is dat heel Overvecht naar 30 (of 15) km/uur gaat, met uitzondering van de Einsteindreef, Brailledreef en Fraciscusdreef. 3. Alleen op de Achttienhovensedijk is fietsen toegestaan. Wij zullen de bebording nog een keer controleren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaande weg betreft. In de plannen lezen we dat jullie nu wel streven naar het omlaag brengen van de snelheid. Graag zien we dat dit ook hier wordt toegepast (zoals we dat bij winkelcentrum Overvecht nu ook toegepast zien). Het liefst hier natuurlijk 15 km per uur. 3. De paden rond deze wijk (richting de vecht) zijn ook toegestaan voor fietsers. Dit is echter enkel aangegeven met een bordje aan de kant van de Vecht (niet bij de sportvelden en niet bij de Paranadreef). Dit leidt nog steeds tot onduidelijkheid en vervelende situaties. Kunnen jullie op de andere plekken ook borden plaatsen? En als laatste, onder de noemer "prettige buurten". In onze wijk wonen veel jonge kinderen. Deze zijn wel iets ouder aan het worden. Zou het in de plannen mogelijk zijn om - bv in het park achter de sportvelden - speelgelegenheid te ontwikkelen voor de doelgroep 8-12 jaar. Denk aan skaten, bmx parcours, obstacle / fitness achtige toestellen oid?	Voor alle sport- en speelplekken geldt dat wij bij nieuwe aanleg of renovatie van bestaande plekken kijken op welke manier de invulling goed aansluit bij de mensen die in de wijk wonen en de behoeften die zij hebben. Wanneer er veel oudere kinderen of jongeren wonen, zullen we daar bij de inrichting rekening mee houden. Bij het ontwerpen van sport- en beweegplekken betrekken we daarom ook de gebruikers en inwoners in de omgeving van de plek.
554	Wij wonen al ruim 33 jaar in Overvecht in een koophuis en we hebben voor Overvecht gekozen, vanwege de ruimte die er is, mede dat we goed kunnen parkeren, omdat mijn man een bedrijfsauto heeft. Naast dat we een privé auto hebben. **Verkeer** Daarom ben ik erop tegen dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Er is veel vandalisme in Overvecht en als je je auto verder dan je huis moet parkeren, vergroot dat zeker niet je woonplezier en kun je ook je auto niet meer goed in de gaten houden. Ik verwacht dan toename van vandalisme. Omdat de sociale controle dan vermindert . Mijn man heeft een bedrijf en heeft zijn auto nodig. Als hij straks heel lang in de file staat om de wijk uit te komen, vergroot dat niet het woongenot en file geeft veel overlast voor de buurt (geluid en luchtvervuiling. Ook ben ik tegen parkeervergunningen. Er is ruimte genoeg om te parkeren in Overvecht. Het is een beslissing om de bewoner op kosten te jagen. Dat onze zoon die nog bij ons woont, omdat er te weinig betaalbare woningen zijn. ook voor zijn werk een auto heeft, extra zou moeten betalen is ook bewoners weer op kosten jagen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik werk in Utrecht. In de wijk Zuilen. En ik kan nog fietsen. Maar ais dit niet meer kan door blessures en beperkingen e.d. dan zou ik graag met de auto willen. Maar als dit niet meer kan door files en dat ik moet gaan betalen op mijn werkplek dan word ik hele ontevreden bewoner . Het verkeer veiliger maken, kan ook op andere manieren dan het verkeer terug te dringen. En ook afsluitingen van wegen leidt m.i. alleen maar tot meer files en luchtvervuiling. En hoe snel kunnen de hulpverlenende diensten, (politie, brandweer en ziekenauto) nog bij de bewoners komen, als wegen worden afgesloten. En als je nu kijkt naar de Marnixlaan, is het gewoon gevaarlijk. Door de files rijden politie en zieken-en brandweerauto's over het fietspad. En kost het hen meer tijd om bij de bewoners te komen. Onverantwoord. **Wonen** Ik geloof niet dat verschillende soorten huizen bij elkaar moeten staan, waardoor bewoners met verschillende gewoonten, normen en waarden door elkaar heen wonen. Dit gaat niet werken m.i. en vergroot ook niet het woongenot. Mensen met verschillende achtergronden en leefwijzen hebben verschillende gewoonten, wat heel erg kan gaan botsen en de sfeer in de buurt kan verpesten. Er is een tekort aan sociale woningbouw. Vrije sector kan vragen wat ze willen. Mensen die in Overvecht opgegroeid zijn voorrang geven op een huis , vind ik een goed idee. Wij hebben nog een zoon van bijna 30 jaar wonen in ons huis, omdat er geen betaalbare woningen zijn, zowel koop als huur. Er zijn plannen om voor ons huis een gebouw neer te zetten. (Rhonedreef 40) Een cultureel centrum. Wij zitten al behoorlijk ingebouwd tussen hoge en lage flats. . Als wij uit kijken op een gebouw wat hoger is dan het gebouw wat er nu staat, is er sprake van planschade. (Verminderd woongenot door slechter uitzicht, minder zon in de winter en daardoor vermindert de waarde van ons huis)	ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. Pas na onderzoek zal blijken of de locatie echt geschikt is. Windmolens kunnen voor het grootste deel goed worden hergebruikt, maar de wieken vormen vaak nog een uitdaging. Er is wel veel innovatie bij windmolenfabrikanten waardoor ook de wieken in de toekomst beter hergebruikt kunnen worden. Als gemeente kunnen we eisen stellen aan de leverancier van windmolens op het gebied van duurzaamheid en hergebruik.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energie Bewoners van het gas af. Dat is toch achterhaald. Bewoners op kosten jagen. Er is gas genoeg in de wereld. En dat er een klimaatprobleem of CO2 probleem is, daar zijn kritische wetenschappers het helemaal niet mee eens. Verdiep jullie daar eens in en neem niet alles zo klakkeloos aan wat er gezegd wordt door de overheid. Windenergie in het Noorderpark. Als je blieft niet. Er is al heel veel kritiek op windmolens voor de natuur, vogels met name. Ook dat het niet duurzaam is. Wat te doen met de windmolens als ze niet meer werken. Heel veel afval. En wat er voor nodig is om molens e.d. te bouwen. En het verpest het zicht in het park. Het mooiste stuk in Utrecht bederven met windmolens, niet te geloven dat dit in het plan staat.	
555	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht	

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	
	5. **Recreatie**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
556	1) Er worden opties onderzocht voor sportvelden en of volkstuintjes in het Noorderpark. Dat moet inhouden dat ook bewoners en bedrijven meer mogen in de toekomst in het park. Het kan niet zo zijn dat zij geen gebiedsontwikkeling kunnen doen en de gemeente wel het slagenlandschap en de openheid mag veranderen omdat zij als monopolist op het gebied van regelgeving zichzelf en haar eigen plannen voortrekt. Ik ga er dan ook vanuit dat nieuwe initiatieven ruimhartig worden toegestaan ofwel dat de gemeente er voor zorgt dat het gebied blijft zoals het nu is. Graag uw visie hierop. 2) Het gebied van podler de Gagel is toegewezen als natuur en extensieve ecreatie. Het gebied polder Ruigenhoek (tussen St. Antoniedijk/Kanonsdijk en tuincentrum Steck is aangewezen voor recreatie. Eventuele bebouwing voor	1-3. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuintjes/sportvelden etc zou dus aan die zijde moeten plaatsvinden en niet in het meer agrarische of natuur deel tussen Antoniedijk en Fort de Gagel. Het terrein waar Soenda plaatsvindt zou zer geschikt kunnen zijn voor sportvelden. 3) Zonnevelden leiden niet tot vergroening, maar tot verdwijnen van weidevogels en bodemleven. Daarnaast is het een vreselijke aantasting van het landschap. Ik heb zeer zwaar bezwaar tegen zonnevelden in onze polders. Idem windmolens! 4) Het afsluiten van doorgaande routes, het weghalen van parkeermogelijkheden en het wensdenken van GL dat iedereen met de bakfiets door de stad gaat fietsen is niet reëel. Oudere en minder-mobiele mensen worden hier de dupe van. Ook het versmallen van de Einsteindreef is zo'n bizarre optie. Dat levert veel vertraging, irritatie en agressie op, net zoals bij de Marnixlaan en de Cartesiusweg, zonder dat het milieuwinst oplevert. Stop met het auto-pesten. 5) Een mooie andere optie voor voetbalvelden is het voormalige terrein van VSK, tussen Schuurman caravanstalling en Fort de Gagel. Hier heeft jarenlang een voetbalaccommodatie gelegen. 6) U heeft Staatbosbeheer niet betrokken in uw plannen, zij zijn een belangrijke steekhouder in het gebied. Ik zou u willen vragen hen te consulteren en hun adviezen mbt het landschap en onze polder in acht te nemen. 7) Mocht u besluiten de boeren weg te kopen, dan zou hun locatie allereerst toe moeten vallen aan een stads(leer)boerderij om kinderen te laten zien hoe voedsel wordt gemaakt, van akkerbouw, tuinderij en veeteelt. Met een blote-voetenpad en een doorloop naar de natuur. 8) In uw plannen staat dat u gaat zorgen voor meer groen. Dat KAN niet als er zoveel groen gaat verdwijnen voor woningbouw, zonnepaneelvelden en sportvelden. Het is een soort Greenwashing van plannen wat niet netjes is.	met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Oudere en minder-mobiele mensen zijn naast autogebruik juist ook gebaat bij verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit betekent bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor gebruik van bijvoorbeeld een rollator en scootmobielen. 5. Bij de verkenning van mogelijke locaties voor sportvelden in Noorderpark/Ruigenhoek zullen meerdere opties in beeld worden gebracht. Deze locatie kan daar mogelijk in mee worden genomen. Kanttekening daarbij is dat dit stuk niet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt, maar onderdeel is van de gemeente Stichtse Vecht. 6/7. Dank voor uw adviezen. 8. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van

Nr.	Reactie	Antwoord
		bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden.
557	Als een bewoner van de wijk overvecht geef ik door dat ik niet tevreden ben met de omgevingsvisie van onze wijk overvecht. Ik woon in 10 verdieping flat op de kasaidreef, als ik van mijn balkon kijk zie ik alleen klein stukje groen en andere flat van 10 verdieping ik kan de lucht bijna niet zien, en jullie hebben een plan om meer te bouwen op de carnegiedreef, op dat moment wordt het slechter voor onze uitzicht en voor onze ogen. dat maakt ons serieus om ven de wijk weg te gaan. In de omgevingsvisie zie ik dat overvecht wordt eilanden elke eiland heef een ingang en een uitgang, dat is helemaal niet goede oplossing voor de verkeersveiligheid en de milieu, het kan met andere makkelijke manieren oplossen. Er naast er zijn veel mensen in de wijk met beperking wonnen die veel bezoek naar het ziekenhuis hebben, en veel medewerkers als vakmannen de moeten makkelijk naar hun werk rijden, met de nieuwe visie gaan ze meer snel rijden om hun werk op tijd te starten, we wonnen in het tijdperk van snelheid, waarom gaan we veel blokkeren.	Wij betreuren dat u niet tevreden bent met de omgevingsvisie Overvecht. Het toevoegen van bebouwing langs de Carnegiedreef heeft meerder doelen (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie). Nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving met bestaande bewoners, daarbij houden we o.a. rekening met een minimaal benodigde bezonning (met bezonningsstudies). Hoe en wanneer er gestart wordt met plannen maken is nog niet duidelijk. Wel is de ambitie om bij elke ingreep bredere wijkverbeteringsdoelen voor de bewoners inwoners te realiseren. Het kan inderdaad betekenen dat voor sommige mensen het uitzicht minder wordt. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
558	Ik vind het autoluwer, groener en leefbaarder maken van Overvecht een heel goed idee!!! Ga zo door! Hoe minder auto's hoe beter. Wel heb ik vragen bij de 'rode gebieden', is hier ook gekeken naar woningtype? Ik woon in rood gebied in een flat van 8 hoog met een niet megagroot plantsoen voor de deur. Hoeveel kan daar nog verdicht worden? Als ik 1 minuut naar het oosten fiets staan daar vervallen appartementje van 3-4 hoog, is daar niet meer kans voor verdichting?	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen .
559	Deze wordt verkocht als een prachtige transitie naar een mooi, groen en leefbare wijk.	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van sommige doorgaande wegen. Wanneer mogelijk, is de ontwerp Omgevingsvisie aangepast

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit zou ook allemaal met instemming van de bewoners zijn gedaan. Hier is niets van waar. Niemand in de wijk juicht dit toe! De plannen maken juist het zeer moeilijk om hier te leven. Veel straten gaan op de schop, wegen worden afgesloten of opgeheven, meer reistijd tijd, omleidingen, auto ver van huis enz enz. Dit is niet waarvoor ik in Overvecht ben komen wonen, gezin heb gesticht enz. De versmalling van Marnixlaan en de vertraging die dit veroorzaakt, langere reistijd en veel stilstaan, geeft al een inkijk hoe erger dit wordt. Ik ben eerder in Amersfoort, dan in Kanaleneiland. Dat kan toch nooit goed zijn voor het groen en milieu. Dichterbij werken is alsof men een keuze heeft. Daarnaast moet ik gemiddelde 3x per week mijn kinderen naar school brengen om de OV onbetrouwbaar is en vaak te laat komen. Ik heb gezinswoning gekocht waarbij in mij straat kan parkeren, camera's om mijn bezittingen in de gaten te houden. Dat wordt te niet gedaan. Betaald parkeren is die ingevoerd gaat worden is al een ramp aan zich. En dit maakt het niet beter op. Het lijkt er meer op dat de wijk getransformeerd wordt voor GroenLinksers en milieufanaten, want leefbaar wordt het niet. Ik pleitte al tijden voor drempels in mijn straat vanwege de hoge snelheid van busjes en jonge gastjes in snelle auto. Dat was allemaal onmogelijk. Er rellen een paar jochies bij het winkelcentrum en de volgende dag werden er daar een paar geplaatst. Hoezo leefbaar? Alleen wanneer het uitkomt? Alsjeblieft zeg! Dit is niet waarom we de leden hebben gekozen. Laat ons leven zoals we willen. Bouw een nieuwe wijk experiment daar. Men die daar komt wonen, kiest er dan zelf voor!	op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen (bijvoorbeeld woningen bouwen tegen de woningnood). Of omdat vanuit onderzoek keuzes zijn gemaakt om de wijk toekomstbestendig te maken (bijvoorbeeld vergroening en verkeersveiligheid). Inzicht in wat Overvechters belangrijk vinden heeft geholpen om een weloverwogen belangenafweging te maken. Er is echter nooit sprake geweest dat de keuzes op basis van volledige instemming van bewoners gemaakt zouden worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
560	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
561	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
562	Wij willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur (Omgevingsvisie Overvecht 2040 d.d. april 2024, pagina 28) is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.

Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en (fiets)veiligheid.
Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige en kindvriendelijke wijk Tuindorp minder rustig en kindvriendelijk zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeersstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. En zich daarbij zowel op fietsen, fatbikes, brommers als scooters verplaatsen. Door deze potentieel grote verkeersstromen zal de veiligheid voor kleine kinderen, die in groten getalen in de wijk samen buiten spelen, sterk afnemen. Het is de rust en kindvriendelijkheid van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. De rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen, wat

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor ons een specifieke reden was om naar Tuindorp te verhuizen. Met het oog op onze kinderen, die bij ons in de straat en wijk veilig buiten kunnen spelen door het verkeer langs de wijk wordt geleid. Voor ons zijn dit daarom belangrijke punten, wat met een fietsroute door jouw wijk en straat verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom Tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van Tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen wij u vragen dit gedeelte van het plan te herzien.	
563	Als reactie op het document ‘Omgevingsvisie Overvecht’ wil ik graag mijn zorgen en bezwaar uiten als het gaat om het aanleggen van fietstunnels, zo ook ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan. Overvecht een groener en prettiger woonwijk maken is natuurlijk een heel positief doel. Of een tunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan, gelegen op een zeer korte afstand van het fietspad langs het Gerrit Rietveld college toevoegen hier veel aan bijdraagt, vraag ik mij af. Dat een beslissing van de gemeente betekent dat een wijk (Tuindorp), waar de beoogde doelen al bestaan, namelijk een groene, rustige, veilige wijk (waar kinderen kunnen spelen op straat!) nu een route wordt richting het centrum en daarmee juist sterk achteruit zal gaan in woongenot en veiligheid is mij een groot raadsel. Mijn indruk is dat in Utrecht bewust juist centrale fietsroutes zijn, die het fijn en makkelijk maken per fiets naar andere stadsdelen te komen. Er zijn bestaande dergelijke fietsroutes langs de Eykmanlaan en Meester Tripkade, welke in mijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ervaring prima zijn om in of uit Overvecht te komen. Qua fietsafstand zou het heel weinig opleveren qua tijd/afstand met de extra tunnels te plaatsen, terwijl het grote negatieve gevolgen zal geven voor de Prof Hugo de Vrieslaan en straten eromheen. Een smalle rustige, kindvriendelijke straat gaat nu tegen het verkeer in (!) een route worden voor doorgaand fietsverkeer, en zo ook voor snelle en luidruchtige scooters- of bijv. fatbikes. Voor voetgangers meer doorsteek routes kan ik me meer bij voortellen. Zijn er geen andere, slimmere oplossingen te bedenken ter hoogte van station Overvecht, om van Overvecht naar Tuindorp te kunnen (alleen wandelen) zonder toegang tot het station te hebben? Een tunnel aanleggen lijkt me gigantische aanlegkosten hebben en maakt het ook mogelijk om scooters en hard rijdende fatbikes e.d. doorgang te geven, terwijl je die dus naar de centrale fietsroutes wilt hebben en niet dwars door je woonwijk. Ik ben bang dat er een kloof zit tussen wat er bedacht wordt en hoe het in de realiteit uitpakt. Ik snap het bedachte beeld van hoe mensen allemaal fijn aan het wandelen en fietsen zijn in een mooie rustige, groene omgeving. Ik vrees dat de realiteit op lokaal niveau voor onze straat wordt, dat er scooters en fatbikes door onze straat scheuren, met veel geluidsoverlast en onveiligheid voor kinderen op straat. Vooral wil ik nogmaals benadrukken hoe krom het voelt dat waar men probeert te werken aan rustige groene woonwijken, dat met dit plan juist wordt tegengegaan in Tuindorp. De wereld op zijn kop! Ik hoop dat de mensen die beleid maken oplossingen kunnen bedenken die positief zullen zijn voor alle bewoners, van alle wijken.	
564	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze [indiener 514] (zie bijlage). In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen:	gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. ” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
565	Waarom is het belangrijk dat Ons Genot blijft op de huidige plek? - natuur/biodiversiteit. Door het biologische beleid van jaren en al het werk dat tuinders hebben verzet op hun eigen tuin en het algemeen deel van de vereniging, is er een grote diversiteit aan planten en dieren die hier leven. Wilde planten, inheemse planten, bomen en struiken die een voedingsbron	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	vormen voor insecten en zoogdieren. Er worden steeds meer bijzondere soorten gezien. Op deze plek, zo vlak bij natuurgebied Oud Zuilen, is het een prachtig groen gebied als buffer naast de bedrijvigheid van Overvecht bedrijfsterrein. Sportvelden op deze plek zijn ook een bedreiging voor het natuurgebied Oud Zuilen. Licht, herrie, auto's, dat alles verstoort het evenwicht dat er nu is. Om maar niet te spreken over wat plastic kunstgras doet met de bodem. - Gemeenschap. Dit is een plek waar we samen werken en recreëren met mensen die je niet vanzelf tegen komt als je in je bubbel blijft. Mensen van allerlei achtergronden, opleidingsniveau, culturen, leeftijden. Heel waardevol om zo vriendschappen te zien ontstaan die het leven in de stad versterken. - Vereniging. De vereniging is nu een goedlopend, georganiseerd geheel. Dat kun je niet zomaar optillen en verplaatsen zonder heel veel te verliezen. Met klem verzoek ik u om in het belang van de natuur die al zo onder druk staat, dit stukje te behouden.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
566	1.Utrecht bouwt niet bij. De stad Utrecht kent in Nederland al één van de hoogste bevolkingsdichtheden. De toename van 60.000 mensen in 2040 is gebaseerd op een trend waarvan de uitkomst ongewis is. De bevolkingstoename in Nederland is afhankelijk van verschillende nationale en internationale factoren die snel kunnen veranderen. Het is in eerste plaats beter deze vraagstukken aan het rijk voor te leggen. Een beleid op spreiding van de bevolking in Nederland is wenselijker om de regio’s waar krimp is leefbaarder te maken en de bevolkingsdruk en daarmee druk op de kwaliteit van leven in de Randstad af te laten nemen. 2.Het realiseren van meer groen, duurzaamheid, 5000 woningen en 3000 banen kan niet tegelijkertijd gerealiseerd worden aangezien vergroening en verduurzaming inherent vergen dat er niet meer, maar juist minder woningen (en daarmee samenhangend banen volgens de omgevingsvisie) gerealiseerd	1. Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de omgevingsvisie hebben we te maken met het huidige rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie geeft hier verder invulling aan. 2. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen en 3.000 arbeidsplaatsen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen worden. De wijk Overvecht bevatte in 2023 een inwonertal van 34.910.4 Bij het realiseren van 5000 woningen zal dit inwonertal minimaal oplopen tot 39.910.5 Overvecht bevat 8,84 km2. Bij het realiseren van 5000 extra woningen zou dat betekenen dat er 4514 inwoners per km2 zouden komen te wonen. Dat houdt in dat Overvecht minimaal een bevolkingsdichtheid zou krijgen die negen keer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.6 Beter zou het zijn het te bouwen aantal woningen drastisch te verminderen om daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen beter realiseerbaar te maken. 3.De meeste mensen in Overvecht zijn al werkzaam. Het probleem is niet banentekort maar een woningtekort. Voorzieningen voor werkgelegenheid in Overvecht zijn niet nodig. Mensen moeten kansen hebben te participeren in de Nederlandse economie, ook als ze in Overvecht wonen. Werkgelegenheid laat zich ook niet plannen door een Nederlandse gemeente omdat Nederland geen planeconomie heeft. De markt bepaalt waar er banen zijn en wat die banen behelzen. Flexibiliteit van de arbeidsmarkt is een van de succesfactoren voor de Nederlandse economie van het verleden en in de toekomst. Het geforceerd plannen van extra banen in de wijk staat daar haaks op. 4.Hoogbouw zoals voorzien in de hoogstedelijke en stedelijke buurten (tot 70 meter) is niet optimaal omdat die (uiteindelijk) sociaaleconomische zwakkere mensen huisvesten, omdat mensen uit de middenklasse niet in hoogbouw willen wonen. De middenklasse is instaat zich te onttrekken aan beperkingen in mobiliteit (bij realisering van de visie) en omdat deze groep zich niet neerlegt aan het inperken van hun welstand. Hoogbouw en de daarmee samenhangende congestie trekken criminaliteit aan. Al jarenlang blijken gebieden met hoogbouw in Overvecht, probleemgebieden te zijn. Het planologisch en sociaaleconomisch beleid moet zich derhalve richten op het verbeteren van de situatie met laagbouw als basis. 5.Hoogbouw bij station Overvecht zorgt voor meer verkeerscongestie waar in de huidige praktijk al problemen mee zijn, daarom is het beter af te zien van hoogbouw bij het station. Het toevoegen van extra hoogbouw in het stationsgebied, winkelcentrum en Overvecht-Noord zullen deze problemen verergeren.	Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). 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 héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken. 3. We delen uw standpunt dat het woningtekort een probleem is. Over voorzieningen voor werkgelegenheid denken we anders. Juist door ruimte te reserveren en in te plannen voor voorzieningen voor werkgelegenheid, zorgen we dat bewoners van Overvecht, Utrecht en de regio in hun levensonderhoud kunnen voorzien en zich professioneel kunnen ontwikkelen. U stelt terecht dat we daarbij niet zonder de markt kunnen. De marktpartijen en bedrijven bepalen immers waar zij zich vestigen en waar zij uitbreiden. Utrecht heeft onder andere dankzij de goed opgeleide bevolking een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Door (groei)ruimte voor bedrijven op te nemen in de omgevingsvisie, behouden en versterken we dat. 4. Wij zien geen relatie tussen hoogbouw, sociaal economische klasse en criminaliteit. Ook mensen uit de middenklassen wonen graag in hoge gebouwen. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningtypen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met

Nr.	Reactie	Antwoord
	6.Stedelijke verdichting zorgt voor een minder goede leefomgeving bij naburige straten. Mensen kunnen niet meer parkeren terwijl de mobiliteit cruciaal is om bij het werk te komen, werk dat vaak niet goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Gevolg is dat deze mensen wegtrekken door de waardevermindering als gevolg van de verdichting (denk aan bevolkingsdruk, minder daglicht door hoogbouw et cetera). 7.Als alternatief voor meer huizen moet kwalitatief gebouwd worden in het zuidwesten van Utrecht, beter bekend als Rijnenburg.7 De planning is om in dat gebied zonnepanelen en windmolens aan te leggen. Zoals in punt 8 beschreven hoeven geen zonnepanelen in natuurgebieden gelegd te worden. Daarbij staat in het hoofdlijnenakkoord van de toekomstige regering dat wordt afgezien van de bouw van windmolens op land.8 Dat maakt ruimte vrij voor kwalitatieve woningbouw buiten Overvecht. 8.Alle benodigde zonne-energie opwekken op de daken van de huizen en flats in Overvecht. Bij de VvE Salomedreef/Othellodreef is een goedgekeurd plan klaar dat alle appartementen energie-neutraal kunnen worden door de aanleg van zonnepanelen op de gezamenlijke daken (dit is voor energie naast de stadsverwarmingsaansluiting). Hoogbouw maakt dat concept onmogelijk door schaduwwerking van flats hoger dan 70 meter en gebrek aan ruimte om alle huishoudens van voldoende elektrische energie te voorzien. 9.Het verkeersplan maakt de bereikbaarheid van de wijk slechter en daarmee worden de randgebieden te zeer belast. Technologieën om de extra verkeersstroom in goede banen te leiden zijn er niet en op termijn ook niet. Het verkeersplan beknot de inwoners in hun mobiliteit terwijl de behoefte om te recreëren in de wijk verder beperkt wordt indien er meer inwoners komen met hoogbouw. 10.Het geschikt maken van Overvecht voor de energietransitie is alleen mogelijk wanneer er niet extra woningen worden bijgebouwd zodat er ruimte ontstaat voor energieopslag, aanleg van zonnepanelen/kabelinfrastructuur en vergroening. De druk	de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor geven we uitgangspunten in de omgevingsvisie, alsook voor een goede woonmix. 5. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. 6. Het grootste deel van de verdichting is gesitueerd op plekken met hoogwaardig OV en zal moeten voorzien in minimaal zijn eigen parkeerbehoefte en soms ook ruimte moeten bieden voor het parkeren van bewoners elders in de buurt. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere maatregelen in de omgevingsvisie de parkeerdruk in de bestaande woonstraten juist zal verminderen en er ruimte vrij komt om te vergroenen. Dit leidt normaliter tot een waardevermeerdering in plaats van tot een waardevermindering. 7. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In 2023 heeft de gemeenteraad van Utrecht is de “oplegger” bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangenomen. Hiermee is Rijnenburg toegevoegd als bouwlocatie in onze stad. Hier komt op termijn een betaalbare en duurzame wijk met ca. 25.000 woningen. Inmiddels is er een Programmatische Verkenning Rijnenburg (september 2024), onderdeel hiervan is grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden (landschapspark Rijnenburg); Rijnenburg is geen alternatief voor bouwen in Overvecht. De woningbouwopgave in de stad is zo groot dat alle locaties nodig zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wanneer er meer woningen zijn. Het is beter hoogbouw en slechte huizenblokken te slopen en te substitueren voor minder maar kwalitatief betere woningen die passen in een overkoepelende visie en plan voor de infrastructuur na de energietransitie. 11.In de omgevingsvisie staat dat bij de groei van de stad Utrecht er net zoveel groen moet zijn voor elke inwoner in de toekomst, zoals dit naar de huidige stand van zaken is. Overvecht bevat in 2024 323 hectare groen/blauwstructuur. De doelstelling is om 74,5 hectare bij te bouwen waardoor het aantal hectares zal toenemen tot 397,5 hectare. De groenvoorziening blijft hierdoor echter niet hetzelfde, maar neemt toe. Overvecht had in 2023, 34910 inwoners. Bij effectuering van de huidige plannen zal dat toenemen tot 39910 (zie ook punt 2). In 2024 zijn er 108 inwoners per hectare groenstructuur. Bij de huidige prognose zouden er in 2040, 100 personen zijn per hectare groenstructuur. Om evenveel groen te behouden per inwoner in 2040, als in 2023, dan zou er rond de 369 hectare groenstructuur in Overvecht moeten zijn. Dat behoud een verschil van 28,5 hectare in vergeleken met de bestaande plannen. De 28.5 hectare die overblijft kan dan gebruikt worden voor parkeerplaatsen. 12.Wijzig de plannen voor het Noorderpark. Volgens de visie moet het Noorderpark zijn natuur en biodiversiteit behouden, maar tegelijkertijd plaats bieden voor meer recreatieve initiatieven en duurzame energieopwekking.9 Het één zal ten koste gaan van het andere. Beter is het om het onderhoud van het park op peil te houden en de gebruiksintensiteit niet te verhogen. Daarnaast de zoektocht naar de opwekking van duurzame energie te schrappen (zie ook punt 11). 13.In de omgevingsvisie staat dat de straten in Overvecht (te) ruim gedimensioneerd zijn wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.10 De oplossing zou dan het versmallen en afsluiten van straten zijn waarbij de Marnixlaan als voorbeeld wordt gegeven. De Marnixlaan kan beschouwd worden als een mislukt project.11 Conclusies zijn dat mensen door het versmallen van een weg niet sneller de auto laten staan. Versmalling van wegen bevorderd niet beter rijgedrag. De hulpdiensten ondervinden hinder door de slechter begaanbare wegen. Net als op de Marnixlaan is het probleem niet	8. De gemeente juicht het toe dat de VvE een goedgekeurd plan heeft om energieneutraal te worden. De exacte uitwerking van hoogbouw rond station Overvecht is nog niet bekent. Bij de uitwerking van de plannen wordt uiteraard rekening gehouden met de invloed op de omgeving. 9. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 10. De omgevingsvisie gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Zonnepanelen komen op gebouwen. Infrastructuur voor de energietransitie komt in gebouwen. Vergroenen door het verminderen van verhard oppervlak in de openbare ruimte. Het is mogelijk om hoogbouw energieneutraal te ontwikkelen, de mogelijkheden worden per project onderzocht. Het verduurzamen van de bestaande woningen door deze te renoveren heeft de voorkeur. Als dat om goede redenen niet haalbaar blijkt, kunnen er woningen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. 11. De doelstellingen voor het aantal nieuwe woningen en het aantal hectare nieuw groen voor Overvecht zijn vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Het aantal hectare nieuw groen is niet alleen voor de nieuwe inwoners van Overvecht maar voor mensen uit de gehele stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de (te) ruime wegen, maar het gebrek aan handhaving van de maximumsnelheid en goed rijgedrag. Het is beter als de gemeente de meeste straten in Overvecht niet aanpast en inzet op handhaving van de verkeersregels. Een hogere pakkans verlaagd de kans op wederrechtelijk rijgedrag. 14.In de omgevingsvisie wordt voorgesteld om aan de ene kant meer te vergroenen door meer groene daken te maken, maar ook zonnepanelen op de daken te leggen voor opwekking van energie.12 Daken kunnen niet tegelijkertijd vegetatie bevatten als zonnepanelen (bij te veel zonnepanelen gaan de planten dood, bij te weinig zonnepanelen overleven de planten, maar is het rendement van de zonnepanelen te laag). Dat vergt een keuze waarbij de keuze voor zonne-energie de betere is. Daarnaast stelt de omgevingsvisie dat er 1000 trafohuisjes bij moeten in de wijk. Als er meer hectare aan groen in de wijk moet zijn naast 5000 woningen, dan is daar geen ruimte voor. Die ruimte is er ook niet als de traforuimtes in de huizen zelf komen, want dat gaat ten koste van woonruimte/woonvoorziening (zoals kelders). Daarbij is nog geen rekening gehouden met energieopslag, wat in de toekomst een rol gaat spelen.13 Door niet de 5000 extra woningen te bouwen blijft er meer ruimte over om op deze ontwikkelingen in te spelen.	12. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 13. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving zijn beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. 14. Er bestaan systemen waarbij zonnepanelen gecombineerd worden met een groen sedumdak. Het kan per situatie verschillen wat de beste invulling is voor het benutten van het dak. Voor lagere daken die in het zicht liggen en bereikbaar zijn voor dieren kiezen we eerder voor groene daken. Voor hogere daken kiezen we voor zonnepanelen, deze daken hebben ook minder last van schaduw van omliggende gebouwen. Het grootste deel van de toe te voegen woningen is gepland in Overvecht Centrum, niet in plaats van kwalitatief groen. Het aantal van 1000 trafohuisjes geldt voor de hele stad, een deel daarvan zal in Overvecht komen. De trafohuisjes worden in de nieuwe gebouwen opgenomen. De ruimte die nodig is voor de infrastructuur (ook energieopslag in batterij of warmtebuffer) wordt opgenomen in de uitgangspunten van de projecten, het is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen en gaat niet ten koste van andere functies. De meeste ruimte voor groen wordt gewonnen door het herinrichten van straten. Er is nu heel veel plek voor de auto, zowel de breedte van de rijbanen als het

Nr.	Reactie	Antwoord
		aantal parkeervakken wordt gereduceerd om ruimte te maken voor groen. Ook zijn er op veel plekken brede stoepen die versmald kunnen worden en groen kunnen worden ingericht. Energieopslag van warmte en koude vindt voornamelijk plaats in de ondergrond.
567	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
568	Bij de fietsroute over de Santa Cruzdreef door het park Vechtzoom naar de Vecht heb ik grote vraagtekens. Vooral het gedeelte door park Vechtzoom. De getekende fietsroute is waar nu (nog) een wandelpad is. 300 meter verderop is het fietspad Belo Horizontedreef richting de Vecht. Het voorgestelde fietspad naar de Vecht lijkt me niet slim. Van het bestaande wandelpad of er naast wordt een geheel nieuw fietspad gemaakt. Aan het einde (richting Vecht) moet je stijl omhoog fietsen (flink klimmen) en even later op de rem staan om niet te hard naar beneden te roetsjen. Daarnaast kan deze route tot gevolg hebben dat nog veel meer fietsers over de wandelpaden gaan fietsen. En dan daar de brug over de Vecht, hoe hoog moet ie zijn, hoe vaak gaat ie open? Is bekend hoe vaak de Rode Brug open moet? Ik stel voor dat vanaf de Incadreef de fietsroute over de Pampadreef naar de Belo Horizontedreef, en vandaar daar naar de Vecht honderd keer aantrekkelijker wordt gemaakt. Eenmaal over de Belo Horizontedreef bij de Vecht aangekomen kun je langs de Vecht naar de Einsteindreef fietsen, en daar de al bestaande brug gebruiken. En de op- en afritten voor de fietsers maken we ook daar honderd keer aantrekkelijker. Je kunt dan lekker de brug afroetsjen en dan de Simonszde Rijkstraat in rijden, of andersom, de brug	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen De ambitie om het groen te behouden is wat ons betreft geen loze belofte. Ten aanzien van de sociale samenhang in relatie tot de woningbouw zijn we het helemaal met u eens. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige

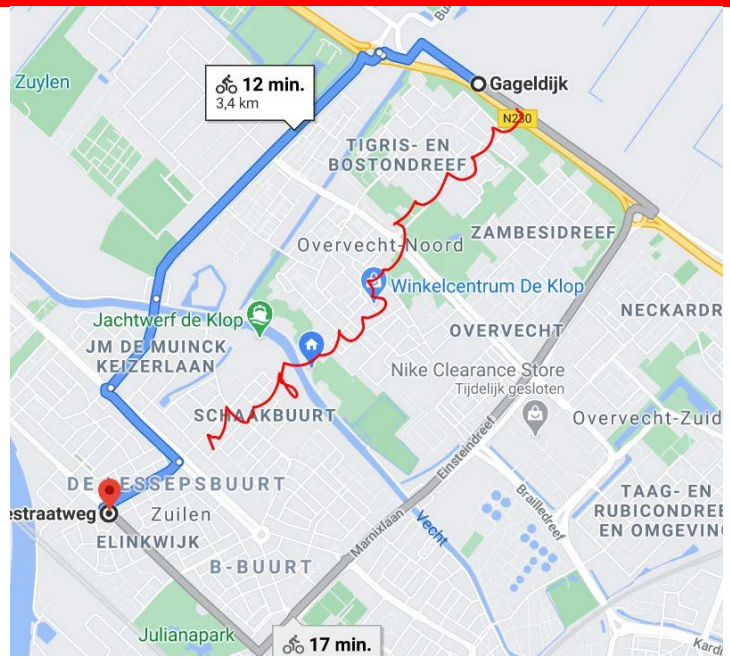
Nr.	Reactie	Antwoord
	afroetsjen richting Overvecht en dan verder langs de Vecht, links naar de stad of rechts slingerend door Overvecht naar Park de Gagel. **Ruimte voor groei** Heel mooi is dat de wens en het plan is dat het groen niet minder mag worden. ik herinner me op een andere plek in Utrecht dat gezegd werd dat de gemeenschappelijke binnentuin zou blijven, hij werd wel gehalveerd. Belangrijk is dat nieuw te bouwen huizen de sociale samenhang bevordert en goed ondersteunt. En dat ook rekening gehouden wordt met verandering van de behoefte van mensen. Ik las ergens: "De sociale en maatschappelijke kant moet de woonopgave bepalen." Een grote verandering is de enorme en aanhoudende groei van eenpersoonshuishoudens. Een aantrekkelijke woonvorm kan zijn kleine, individuele woningen met een gemeenschappelijke tuin, dat schept ook een sociale samenhang. Met het oog hierop raad ik u aan het artikel van Flip ten Cate (oud-directeur van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit) in het NRC van de dinsdag 14 mei ter harte te nemen: Investeer meer in wonen dan in bouwen. 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Meer huizen, aan 5.000 wordt gedacht, kan dat niet minder, zeker als je in ogenschouw neemt wat er de afgelopen twintig jaren bij is gekomen in Overvecht? Er zijn in de afgelopen jaren al heel veel woningen gebouwd op plekken waar eerst geen woningen stonden. Ik noem de plek van bijvoorbeeld de pakketdienst bij het Groot Winkelcentrum Overvecht, daar zijn vier blokken neergezet. Al wat eerder zijn tussen de Bruisdreef en de Brailledreef drie blokken gebouwd. Op het terrein van het ziekenhuis Overvecht zijn (jaren dertig) huizen gebouwd. Twee kantoren op de Kaap Hoorndreef zijn woningen geworden. Op de Maria van Hongarijedreef, Maria Theresiadreef en Jacoba van Beierenddreef stonden al woningen, daar zijn heel veel meer woningen gebouwd. Zoals ook nu bij de Vader Rijndreef. En onder welke wijk vallen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie, en het terrein van het voormalig Vechthuis? Daar wordt nu ook flink gebouwd, waar voorheen geen woningen stonden. Het zit tussen de Brailledreef, Einsteindreef, Zandpad/Jagerskade en ligt aan de Overvechtkant van de Loevenhoutsedijk.	bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen zoals een gemeenschappelijke tuin. Het klopt dat er al veel extra woningen zijn gebouwd in Overvecht in de afgelopen jaren. Dit is echter niet voldoende, de woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht, dat is het uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Het terrein van het voormalig Vechthuis hoort ook bij de wijk Overvecht. Bij het opstellen van (her)inrichtingsplannen betrekken we altijd bewoners uit de buurt. We stimuleren betrokkenheid bij aanleg en onderhoud en waarderen inbreng van bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen verbeteren en versterken Ik hoop dat alle inwoners van Overvecht met verschillende achtergronden zich betrokken weten en voelen bij de plannen, bij de uitvoering en bij het instand houden van alle verschillende groenvoorzieningen. Een idee dat bewoners en kinderen wanneer planten in de aarde worden gezet dicht bij hun woning/speelveld, zij helpen bij het planten? Misschien ook de scholen hierbij betrekken? Wens ik u veel plezier en wijsheid bij het doornemen van alle reacties en de aanpassingen in de ontwerp-omgevingsvisie. Ik kan het niet laten en herhaal: 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Dat bij de visie, plannen en de uitvoering sociale samenhang voorop staat.	
569	Waarom een derde (!) brug naar het Vechtzoompark? Bijgevoegd een recente geluidsopname in het Vechtzoompark. U hoort bosuilen. Bosuilen hoor je niet neer als je tot ongeveer 100 meter nadert, dan zijn ze ineens muisstil. Dan vliegen ze liever weg. Dat is wat er gaat gebeuren als er hier een DERDE brug naar het Vechtzoompark komt. Ook de egels, ijsvogels, eekhoorns en andere schuwe soorten die hier nog een laatste thuis hebben in de stad staan niet te springen op de komst van meer licht, geluid en beweging dwars door hun park. Graag uw antwoord op mijn vragen. Waarom volstaan 2 bruggen naar 1 park niet? Wat is de toegevoegde waarde van een derde brug op dit korte stukje Vecht? De uilen en vleermzuien zijn de klap van de nieuwe nieuwe hockeyvelden op Sportpark Vechtzoom en het daar kappen van liefst 96 grote (uilnestwaardige) bomen nog niet te boven. Stapje voor stapje winnen we terrein op de natuur. Met deze keer een brug die, ook nachtelijk, verkeer door het park stimuleert. Ik dacht dat we inmiddels wijzer zouden zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vandaar deze mail. Laten we van het Vechtzoompark een alles en iedereen verbindend natuurreservaat maken waar heel Utrecht trots op kan zijn, in plaats van het wederom met voeten treden van de rust in de laatste plukjes groen. Begin 2021 heb ik de informatiebijeenkomst over 'Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug (Zwanenvechtlaan)' bijgewoond. Er was toen geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat bevreemdend schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst slechts één vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* *dat is nog steeds mijn vraag.* **Er bleek dat er geen onderzoek naar gedaan is. "In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase."** Ik schreef in mijn bezwaarmail vervolgens, **31 jan. 2021 11:34**, *'Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden?'* Wat blijkt een jaar later? Dat er nieuwe plannen gecommuniceerd worden met de betreffende brug erin, en dat nog steeds ZONDER onderzoeksgrond. Ik schreef daarover een uitgebreide mail op **29 nov 2021.** Het is een stevige belediging aan het adres van iedereen die zich inspant om überhaupt gehoord te worden in deze kwestie. Maar goed, laten we constructief blijven. Deze keer is er de mogelijkheid om wéér te reageren, dus ik doe wederom de moeite om gehoord te worden. Ik verwacht dat er deze keer wél serieus omgegaan wordt met bezwaren en deze	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet langer links blijven liggen in de ongetwijfeld vele visiestukken die nog zullen volgen. Indien u ervoor kiest om de bezwaren niet ter harte te nemen, en u de brug nog niet wil weggummen uit de geschetste plannen, dan zal er op een gegeven moment dat onderzoek moeten plaatsvinden. Laat me in het licht van dat aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet, en waag te betwijfelen of u ze kent)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recent geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug.**	

Nr.	Reactie	Antwoord

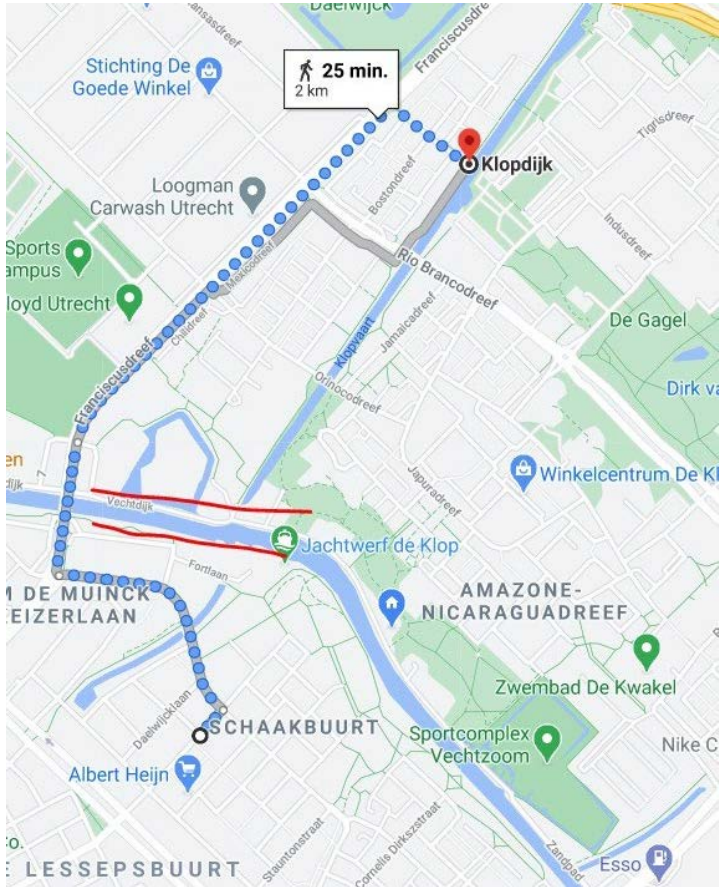


(ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, *tenzij iemand denkt dat onnodig lang door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is)*.

U mag hier ook enkele jaren komen wonen om te zien hoe de verkeersstromen door de wijken daadwerkelijk lopen, en hoe ze mogelijk nog te optimaliseren zijn. Of u neemt het woord van de huidige bewoners van de Vechtdijk aan.

Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een **aanname**.

Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. Zie het rode streepje:  <- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen **forensen**, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet dat geld in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 4 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden. Vandaag - 20 mei 2024 - is het een gevaarlijk stukje rijden met de auto vanaf Fort de Gagel; slalommend naar mijn huis op* [redacted] Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen. En het aantal katten en andere dieren dat doodgereden wordt, is schrijnend. Ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Afijn, zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is sinds 2018 immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken latelijk fietsende horecabezoekers, aan toevoegen. Mijn vraag herhaald: waarom onderzoeken we de verkeersdruk op de huidige Vechtdijk niet? Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen, ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	<- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? Krijg ik deze keer wel een antwoord op die vraag? Komt er is de tekentafellplannen ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu bijna 25 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier maandelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren (*turft u svp ook het aantal aangiften van diefstal in Zuilen en Overvecht ter hoogte van de Vecht mee*)) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van honderden bomen bij de waterzuiveringsinstallatie in 2017 en de bomenkap bij de de voetbal-/hockeyclub op de Vechtdijk in 2020, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?). Ik hoor dat moestuinvereniging Ons Genot nu ook onder vuur ligt van ontwikkelaars? Het is echt om te huilen. Ik mag meer verwachten van een gemeente die predenteert oog voor groen te hebben. Minder en minder groen - en wel concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 10 of 20 huishoudens er blij mee zijn? Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En **wederom** benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn vraag aan u is niet wat deze brug zoal 'oplost', ik vraag u wat het dringende probleem is? En of dat geld niet vele malen beter te besteden is. Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren, PS Bijgevoegd hieronder de bezwaren de ik met mijn buren deel (u heeft een kopie hiervan waarschijnlijk al enkele keren ontvangen, ik voeg het bij omdat ik ieder punt expliciet onderschrijf): In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht	
570	IEMAND HEEFT MIJN HUIS UITGEGUMD Stel je voor. Je komt vanavond thuis en er ligt een brief in je brievenbus. 'Omgevingsvisie' staat erop. Er zit ook een kaartje bij van je buurt. Je zoekt je eigen straat, je eigen huis. Daarop staat een donkerrood blok gekleurd. De legenda zegt: *'… ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag de bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van 6 verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter…'* En over de plek recht tegenover je huis: *'…gebouwen tot 70 meter mogelijk'.* Je leest door: *'… ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als … er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.'* Verder staat er dat de doorgaande weg die je elke dag gebruikt om naar je werk te gaan (en naar je vrienden, familie, sportschool enz) afgesloten moet worden. Net als een aantal andere wegen. '*Je moet omrijden',* zegt het plan. Hoe zou jij je voelen als je dit las? Ik schrok. En ik dacht voor het eerst in 30 jaar: op deze plek wil ik niet meer wonen. En dat terwijl er best een paar minpuntjes waren aan de plek waar ik woon. De wijk Utrecht Overvecht. Een wijk waar ik het normaal ben gaan vinden dat: • De mensen om mij heen gemiddeld veel problemen hebben, zoals ziekte, armoede, financiële problemen, taalachterstanden. • Veel mensen om mij heen niet erg sociaal begaafd zijn: er ligt altijd (grof)vuil op straat, er zijn vernielingen, hennepkwekerijen, schiet- en steekincidenten, autobranden, plofkraken, politie wordt door groepen jongeren bekogeld met eieren enzovoort. • Asielzoekerscentra komen en gaan (prima), met mensen die hun eigen problemen meebrengen. • Ik tot een minderheidsgroepering ben gaan horen en weinig sociale cohesie voel.	De zorgen die u uitspreekt laten een diepe betrokkenheid zien bij Overvecht. Het gevoel dat uw huis uitgegumd is raakt aan een gevoel van onzekerheid en onrechtvaardigheid. Met de omgevingsvisie willen we onder andere ontwikkelingen in de wijk stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de bewoners die al zo lang in Overvecht wonen. De uitdaging ligt in het vinden van balans die wij bij de omgevingsvisie Overvecht gevonden denken te hebben. De ingediende zienswijzen zijn redenen geweest om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De kaart "Ruimte voor Groei" geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw , te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef,

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ik de mensen in mijn eigen portiek niet meer ken, omdat ze te snel wisselen en elkaar niet meer opzoeken. Samengevat: de gebruikelijke problemen in een achterstandswijk waar veel mensen boven op elkaar gestapeld zitten. En daar moeten nu nog duizenden woningen bij. Niet tientallen, honderden, maar duízenden (denk nog even aan je eigen straat… duizenden!). De mensen die in die woningen komen zijn niet de mensen die nu in Tuindorp, rond het Wilhelminapark of aan de singels wonen. Die schrikken al als hun klinkerstraat in een rood fietspad verandert. Als er een fietserstunneltje komt dat aansluit op hun keurige wijk. Mijn vraag: waarom krijgen zij niet een keer een deel van hete aardappel te verstouwen? In plaats van wéér wij? Waarom vinden we het normaal om 'de paupers' van Overvecht uit hun huis te zetten en niet de keurige mensen met hun villa in Rijnsweerd? Of de mensen in hun fraaie (maar niet duurzame) jaren-30 woningen? Mensen die geld genoeg hebben om elders terecht te kunnen? Op hun plek passen heel veel hoge flats en je hoeft er veel minder mensen voor te onteigenen. Hoe lang wil je het elastiek oprekken van de mensen die proberen om Overvecht nog een beetje evenwichtig te houden? Is het eerlijk om de laatste goede kanten van deze wijk (groen, van je af kunnen kijken) nu ook nog weg te halen? Iemand heeft mijn huis uitgegumd. En ik voel me in de steek gelaten.	Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.
571	Onderstaande tekst is door mijn buurman opgesteld. Middels deze mail wil ik graag laten weten dat ik mij aansluit bij onderstaande zienswijze. Ik kijk uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank! Met vriendelijke groet, [NAAM] In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
572	Bijgaande brief is verzonden door onze buurtbewoner. Ik verzoek u deze brief ook als de onze te beschouwen. Wij staan hier volledig achter. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering)

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
573	Hierbij wil ik graag reageren op de zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds november 2022 heb ik een tuin bij tuindersvereniging Ons Genot. Ik heb begrepen dat wanneer de plannen doorgaan, dit gebied (mogelijk) op de schop gaat. Nu ben ik ook voorstander van het bevorderen van sport en beweging, maar ik begrijp niet hoe dit past in een plaatje van 'Groene stad van de toekomst' zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het nieuws dat deze plannen er lagen bereikte onze vereniging relatief laat; ik hoorde er pas van in maart van dit jaar. Had ik dit eerder geweten, dan had ik mogelijk andere keuzes gemaakt - ik heb inmiddels best wat tijd, energie en ook geld geïnvesteerd om van mijn tuin een plek te maken waar mijn gezin en ik tot rust kunnen komen. Voor de beeldvorming; mijn man en ik zijn beiden 47 en onze kinderen zijn 11 en 14. Ik woon zelf in Ondiep, niet echt een heel	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	groene wijk. Het dichtsbijzijnde park is het Julianapark, en hier is het doorgaans te druk voor ons (en het voelt er niet altijd veilig). Ik heb ook vrienden en vriendinnen met wie ik graag tijd in mijn tuin doorbreng; dit zijn allemaal mensen die in Utrecht wonen en zelf geen tuin (aan huis) hebben en die het daarom ook op prijs stellen dat er een rustige, groene plek is om naartoe te gaan. Naast het feit dat de tuinen in een behoefte voorzien, kleeft er nog een bezwaar aan de plannen om op deze plek sportvelden aan te leggen: de biodiversiteit gaat er op achteruit. In mijn tuin probeer ik vooral inheemse planten een plaats te bieden, het vijvertje in mijn tuin zit vol salamanders en kikkers, en ik ben geen vogelkenner maar ik kan wel zien dat er zich een grote verscheidenheid aan vogels en insecten tegoed doen (afhankelijk zijn van) de bloemen en vruchten in de tuinen. Die vinden ze niet op de grasakker pal naast de tuindersvereniging. Ik heb zelf ook heel lang in Overvecht gewoond, en begrijp zeker waarom het gebied verder ontwikkeld moet worden, maar ik vind het heel akelig als dit ten koste moet gaan van een vereniging met 183 tuinen die er al decennia geleden zijn aangelegd. Met die tuinen wordt voor de tuinders, hun families en vele andere Utrechters ook een voorziening geboden in de vorm van mentale rust en gelegenheid om buiten te verblijven (zonder daar een openbare ruimte voor op te moeten zoeken). Het verlies van mijn tuin zou voor mij een reden kunnen zijn om toch een andere woonplaats met meer groen te overwegen. Dit bedoel ik niet als 'dreigement' maar eerder als een signaal: ik hoop dat onze gemeente de impact op de Utrechters die hierdoor getroffen zullen worden in ogenschouw neemt.	
574	Bij mijn onderstaande kritiek beperk ik mij tot het aspect van de visie dat voor mij, als bewoner van de Professor Hugo de Vrieslaan (Tuindorp), het dichtstbij komt. Dat betreft de suggestie om vanuit Overvecht onder het spoor door naar ofwel de Van Bemmelenlaan ofwel de Hugo de Vrieslaan een fietstunnel te ontwikkelen. Tijdens de inloop bijeenkomst werd mij verteld dat de reden voor deze suggestie is dat op die manier basisschoolkinderen die vanuit Overvecht één	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de in Tuindorp gelegen basisscholen willen gaan bezoeken, die basisscholen makkelijker kunnen bereiken. Dat lijkt mij een onzin argument en een brug te er als het gaat om burgers te willen faciliteren. Er zijn al twee verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp die beiden beschikken over een aparte fietsstrook, te weten de tunnel onder het spoor (mr Tripkade) en de spoorwegovergang aan de kant van Fort Blauwkapel. Wat is de winst als daar tussenin nog een fietstunnel wordt aangelegd? Voor een fietser die halverwege tussen de bestaande fietstunnel en de spoorwegovergang aan de Overvechtzijde woont is de tijdsbesparing maximaal anderhalve minuut. Het wil er bij mij niet in dat de gemeente bereid zou zijn voor zo'n te verwaarlozen tijdswinst een bedrag van 5 miljoen (de kosten voor een fietstunnel, zo werd mij gemeld) over heeft. Als die bereidheid er wel zou zijn, dan is dat een schoolvoorbeeld van onverantwoord bestuur, te meer gelet op de slechte financiële positie waarin de gemeente Utrecht zich bevindt. Dus: zonder meer schrappen die suggestie voor een fietstunnel onder het spoor en dat geld gebruiken voor andere, wel zinvolle aspecten in deze Omgevingsvisie of voor andere zinvolle projecten elders in Utrecht. Bovendien: voor de verbouwing van het NS-station lag er een fietspad van Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de tunnel onder het NS-station. De door dat fietspad ingenomen ruimte is er nog steeds (maar weggewerkt achter de muren van het station). Als er dan zo nodig een fietstunnel moet komen, open dan deze oude fietstunnel weer; is ook vast goedkoper.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
575	**In zijn algemeenheid:** 1. U constateert terecht dat de mensen in de wijk een probleem hebben: zij ervaren hun leven als veel onleefbaarder, ongezonder en onveiliger dan andere Utrechters. 2. De wijk zelf heeft last van negatieve beeldvorming waarin Overvecht synoniem lijkt te zijn geworden met negativiteit en mikpunt wordt van vreemdelingenhaat. Het is bekend uit onderzoek dat deze problemen samenhangen met de kwaliteit van de leefomgeving. In de omgevingsvisie mag veel explicieter vanuit die samenhang naar de toekomst worden gekeken. Ik kan me niet aan de	**In zijn algemeenheid** Wij zijn het er niet over eens dat de omgevingsvisie niet voldoende naar de samenhang tussen problemen inde wijk en de kwaliteit van de leefomgeving is gekeken. Wij zijn Overvecht ook niet als overloopvat. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Met het voorgestelde HOV zorgen we voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter

Nr.	Reactie	Antwoord
	indruk onttrekken dat u Overvecht blijvend ziet als overloopvat voor de problemen die elders in de stad niet gewenst zijn, bijvoorbeeld als u het openbaar vervoer in de wijk ziet als toegang tot de stad in plaats van als verbinding van de stad met Overvecht. **Verdelen van de lasten** - Ik ondersteun het belang van meer gevarieerd bouwen en met name te bouwen voor ouderen en voor andersoortige woonvormen. - Overvecht is de wijk waar Utrecht zijn sociale woningbouw heeft ondergebracht. Met sociale woningbouw zelf is niets mis en dit zou tot voorbeeld moeten strekken voor andere wijken in de stad, zeker gezien de wooncrisis. Maar sociale woningbouw is steeds meer de woonvoorziening geworden voor mensen met een indicatie en bijzondere doelgroepen. Dat belast onze wijk onevenredig en leidt tot segregatie. Het zou goed zijn om met die nieuwe functie van sociale woningbouw bij de visie op de toekomst rekening te houden en de vraag te stellen en te beantwoorden wat dat vraagt aan aanpassing van de gebouwde omgeving en de woningen. - 'Verdunnen' in de woonomgeving waarbij mensen die het 'goed' doen voorrang krijgen op mensen die het 'minder goed' doen is een heilloze strategie. Uit Kanaleneiland weten we dat dit leidt tot segregatie (gated communities) en uit andere steden (Rotterdamwet) weten we dat dit leidt tot ongelijkheid in de woningtoewijzing die ten koste gaat van de kwetsbaarsten (institutionele discriminatie) zonder de problemen van die kwetsbaarsten op te lossen. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** - Bouwen in stedelijke en hoogstedelijk gebied kan volgens de conceptvisie de hoogte in. Bij de informatieavonden over de toekomst van Burezina (Berezinadreef) is door de buurt, die u in uw visie beschrijft als een 'versteende buurt', het bouwen in de hoogte afgewezen. De nabijgelegen woningen aan de Jeanne d'Arcdreef zijn zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd en de open ruimte tussen deze woningen en de Berezinadreef geven de buurt nu enige ademruimte. Haal daarom Burezina uit het gebied waar stedelijke bebouwing	wachten en sneller en comfortabeler reizen. Het openbaar vervoer zien we daarbij niet als toegang tot de stad. **Verdelen van de lasten** In heel Utrecht wordt sterk ingezet op het vergroten van de voorraad sociale huurwoningen. Omdat het aandeel in Overvecht relatief hoog is, zetten we in Overvecht in op het verbeteren van kwaliteit van de voorraad in aansluiting op de behoefte. Ook de behoefte van bijzondere doelgroepen is daar onderdeel van. Sturing op toewijzing kan bijdragen aan meer menging in bestaande bebouwing van kwetsbare en minder kwetsbare doelgroepen. Tegelijkertijd wordt er juist ingezet op beter passende huisvesting voor kwetsbare doelgroepen, zodat het één niet ten koste gaat van het ander. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** Burezina is gelegen in een gebied dat in de omgevingsvisie is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. **Groen in de wijk** Bedankt voor uw reactie. Jammer dat uw de groene voeg als niet prettig ervaart. Er zijn zeker nog kansen om de huizen beter bij het park(je) te betrekken. Op het moment dat we de openbare ruimte integraal gaan herinrichten kunnen we hier anders mee omgaan (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040,

Nr.	Reactie	Antwoord
	en hoger bouwen mogelijk wordt en beloof niet hoger te gaan dan drie hoog, in overeenstemming met de naastliggende bouw. - Een woonomgeving met tien-hoogflats voelt anoniem voor de mensen die er wonen. Meer hoogbouw in Overvecht in die omgevingen draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk. Ik zou zeggen beperk dat. - De verdeling van ‘woonbuurt’, ‘stedelijke buurt’ en ‘hoogstedelijke buurt’ voelt behoorlijk gekunsteld als ik zie dat de woonomgeving Jeanne d’Arcdreef, Cleopatradreef en Fortunadreef al vol staat met tien-hoog flats en in uw visie wordt aangeduid als ‘woongebied voor laagbouw’. Dit ;ijkt op een vorm van wat ze in de Verenigde Staten 'Gerrymandering' noemen, bedoeld om te kunnen plannen ten eigen faveure. Voor de toekomst is het verstandiger om na te gaan hoe vernieuwing past in de omgeving en hoe dit vorm te geven, in gesprek met de bewoners. - Betaalbaarheid: bij de toekomst van Burezina is er gesproken over het plannen van woningbouw op de bovenste lagen van nieuwbouw, om de bouw van andere voorzieningen betaalbaar te maken. Dat lijkt me voor de toekomst van Overvecht een ongewenste constructie: woningbouw als melkkoe. Bouw woningen vanuit de behoefte en de draagkracht van de buurt en niet vanuit de tekorten op de begroting van de gemeente Utrecht. **Groen in de wijk** Het klopt dat Overvecht een groene wijk is, maar dit groen heeft voor bewoners het karakter van ‘ver weg’. Het zijn ‘plukken groen’ in de wijk en de directe woonomgeving is versteend. In de visie spreekt u van ‘een groene voeg’ in mijn buurt (Donaudreef). Op papier ziet dat er mooi uit, maar de werkelijkheid ervaar ik niet zo. Dat is een verlaten en opgeknipt hondenveldje dat voor mij als buurtbewoner onveilig voelt en ontoegankelijk. Het zou goed zijn als groen dichter naar de huizen en de mensen wordt gebracht: bomen langs de straat en huizen met meer voortuin en achtertuin. Of verticaal groen zoals gebouwd wordt in het stationsgebied, waarmee de wijk zich kan onderscheiden. **Verkeer** De straten van Overvecht lijken soms een racebaan vanwege het verkeer dat er doorheen jaagt. Alle maatregelen om het ‘recreatief showrijden’ binnen de wijk te frustreren juich ik toe. Mijn ervaring van andere wijken in Utrecht is dat	profielen). Tot die tijd zou ik samen met uw buren zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande groen, eventueel ook als zelfbeheergroep. Op deze manier voelt het groen minder anoniem en het bevordert de sociale cohesie in de buurt. Voor het vergroenen van versteende ruimtes rondom uw huis verwijzen we graag naar het initiatievenfonds van het wijkbureau. **Verkeer** Fijn om te horen dat u het eens bent met de voorgestelde maatregelen. Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht en door goede verbindingen (zoals HOV) wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. **Recreatie** Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbeperkende en circulatieregulerende maatregelen voor wijkbewoners even wennen zijn, maar meestal ook niet meer dan dat, en dat dit het overlastgevend verkeer beperkt. Verder hoop ik dat parkeervergunningen (tegen laag tarief) snel worden ingevoerd als instrument om mensen die Overvecht zien als P+R gebied de wijk uit te krijgen. Goed/beter openbaar vervoer zoals HOV-lijnen juich ik toe, maar niet in functie van het idee dat Overvecht een toegangspoort is tot de stad. **Recreatie** In Overvecht mag meer ruimte komen voor recreatie. Een mooi theater zodat mensen naar de wijk toekomen in plaats van er zo hard mogelijk doorheen rijden, restaurants, kroegen of een muziekcentrum of museum. En dan bij voorkeur niet een recreatieve functie waarin de bewoners zich zelf voortdurend moeten laten zien als anomalie (‘mensen met ervaring’, ‘mensen die anders zijn’, ‘toppers’, ‘mensen met cultuur’ etc. etc.)	
576	Als bewoners van de Arubadreef in Utrecht willen wij graag onze zienswijze delen met betrekking tot de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde toewijzing van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving. Het is begrijpelijk dat de stad Utrecht voor een grote bouwopgave staat en dat er behoefte is aan verdichting om aan de groeiende vraag naar huisvesting te voldoen. Echter, het toekennen van het label "stedelijk" aan een buurt die momenteel een mix van huur- en koopwoningen herbergt, creëert onzekerheid onder de huiseigenaren. Allereerst zal dit label de huizenprijs(ontwikkeling) in de buurt drukken, doordat niemand een woning zal willen kopen die in de nabije toekomst mogelijk gesloopt gaat worden. Bovendien behoren de vierkante meter prijzen momenteel al tot de laagste van de gemeente. Met vanwege de omgevingsvisie een kleine, doch reële kans op gedwongen verkoop in de nabije toekomst, zal het voor de huidige eigenaar-bewoners onmogelijk blijken te zijn om binnen de gemeentegrenzen naar een gelijkwaardige woning te verhuizen.	Wij begrijpen dat de aanduiding 'stedelijke buurten' onzekerheid creëert bij u en uw medebewoners. Dat betreuren wij. De omgevingsvisie schept ruimte en ambities voor ontwikkeling tot 2040, waaronder verdichting rond de Centrale as met HOV knooppunten. Uw gewaardeerde buurt is al eerder van rood "hoogstedelijk" naar oranje "stedelijk" veranderd. Wij zien namelijk wel kansen voor verdichting en buurtverbetering volgens de spelregels van de oranje "Stedelijke buurten" in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de omgevingsvisie. Deze spelregels per gebiedstype zijn naar aanleiding van de participatie aangescherpt en verduidelijkt. Op de buurtkaarten hebben we eerste kansen voor ontwikkeling toegevoegd. Algemeen uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We streven er naar dat elke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. Aspecten als diversiteit, leefbaarheid en gemeenschappen zijn daarbij uitgangspunten in de omgevingsvisie. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toekennen van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving, enkel en alleen vanwege de nabijheid van een HOV-halte, brengt een hoop onzekerheid met zich mee voor de huiseigenaren in deze buurt. Het label suggereert namelijk een grotere focus op stedelijke ontwikkeling en verdichting, wat kan leiden tot veranderingen die de rechten en zekerheden van de huiseigenaren in gevaar brengen. In plaats van de Arubadreef te bestempelen als "stedelijk", pleiten wij er dan ook voor dat de gemeente Utrecht deze buurt het label “woonbuurt” toekent. Danwel dat het label “stedelijk” slechts voor nieuwe bebouwing geldt en expliciet vermeld wordt dat de bestaande woningen van eigenaar-bewoners ook bij sloop/herontwikkeling van huurwoningen, ongemoeid worden gelaten. Daarom verzoeken wij de gemeente Utrecht dringend om de voorgestelde toekenning van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en omgeving te heroverwegen. Laten we in plaats daarvan streven naar een benadering die de diversiteit, stabiliteit en leefbaarheid van onze buurt waarborgt, zonder de eigenaar-bewoners tot 2040 en lang daarna in een continue staat van onzekerheid te laten verkeren.	Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
577	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
578	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan De Gagel vernieuwt, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook vanwege dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig déjà-vu. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project Overvecht de Gagel Vernieuwt ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vinden in het zogenoemde Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt (juni 2009). In hoofdstuk 3: Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: Bouwen in het groen staat onder C. Papyrusdreef: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het Startproduct deel A: visie, analyse en strategie en het Startproduct deel B: buurtprofielen. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen. Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van De Gagel vernieuwt, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
579	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
580	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.	barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
581	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
582	Als Werkplaats Overvecht, bestaande uit de corporaties Woonin, Portaal en Bo-ex, ontwikkelaars Era Contour, AM, BPD en Heijmans en beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam, dienen wij een zienswijze in op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds 2018 zijn we actief in Overvecht. Samen met de gemeente Utrecht en de twee bewonersorganisaties NAAM Overvecht en NAAM Overvecht zijn in 2022 samenwerkingsafspraken voor de duur van 20 jaar vastgelegd in het Wijkakkoord Overvecht. Afspraken om samen de schouders eronder te zetten, elkaar te versterken en vaart te maken met integrale wijkverbeteringen. Het gaat om fysieke verbeteringen voor wonen, openbare ruimte en groen, voorzieningen, mobiliteit en wijkeconomie. Allen met als doel dat de huidige en nieuwe bewoners in Overvecht het beter krijgen. Het Wijkakkoord gaat uit van de huidige en toekomstige beleidskaders van de gemeente Utrecht. De Omgevingsvisie neemt de afspraken in het Wijkakkoord als vertrekpunt bij de uitvoering. De Omgevingsvisie is een sturend document met een integrale visie en uitvoeringstrategie. Wij zijn daarom ook positief dat de gemeente Utrecht een ontwerp Omgevingsvisie voor Overvecht heeft opgesteld met als uitkomst een ambitieuze visie voor Overvecht en een aanzet voor de uitvoeringstrategie. Wij zien punten ter verbetering die meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking.	***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** De omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor de hele wijk en we hebben de grote structuren in samenhang bekeken op het gebied van bouwen, mobiliteit en groen. Wat dit betekent en waar de accenten liggen per buurt, is opgenomen op de buurtkaarten. We hebben nu niet zozeer van buurt naar wijk gewerkt, zoals dat wel in het startproduct van Werkplaats Overvecht is gebeurt. Uiteraard vraagt de omgevingsvisie verdere uitwerking. Uitwerking pakken we graag op met partners die actief zijn in de buurten, waaronder de Werkplaats Overvecht. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd, waarbij de gekozen variant het meeste lijkt op het alternatief van geconcentreerde verdichting (zie ook de beleidsnota deel B7). Uw vraag om het tweede alternatief mee te nemen bij de verder uitwerking van de omgevingsvisie past niet bij het ingestoken proces van de omgevingsvisie. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de omgevingsvisie en hoe die zich verhoudt tot het MER verwijzen wij naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf Onze inzet is om de komende jaren te werken aan sterke buurten die samen een verbeterd Overvecht vormen, zowel met en voor de huidige en nieuwe bewoners. In de huidige visie zien we beperkt een buurtgerichte aanpak terug. Wat speelt er in de buurt, wat is er nodig en hoe realiseren wij dit gezamenlijk? In de buurtprofielen van ons Startproduct uit 2020 laten we zien hoe we dat willen aanpakken. Het is een combinatie van buurtprofielen met buurtoverstijgende thema's. Van wijk naar buurten en van buurten naar plekken noemen we dit. De huidige visie wordt sterker door deze bottum-up benadering toe te voegen. Wij kunnen en willen onze bijdrage leveren om dit concreet te maken. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** Er is gekozen voor het scenario Gebundelde Verdichting. Een scenario waarbij de verdichtingsopgaven gecentreerd zijn aan een centrale HOV-as gecombineerd met een nieuw verkeersafwikkelingssysteem. In dit scenario wordt gewerkt met knips tussen de verschillende buurten en wordt tevens de hoofdgroenstructuur vastgelegd en versterkt. Deze keuzes bepalen in sterke mate wat er op buurtniveau aan wijkverbetering mogelijk is. Op sommige plekken betekent dit zeer vergaande ingrepen en op andere plekken juist minimale ingrepen. Deze ingrepen zijn veelal ingegeven door de buurtoverstijgende keuzes en in veel mindere mate vanuit de behoefte of kansen vanuit de buurt of het onderliggende vastgoed. Onze verwachting is dat daardoor het draagvlak bij bewoners beperkt zal zijn, zeker indien de meerwaarde vanuit de buurt niet overtuigend genoeg is. a.Aan het begin van het traject zijn twee scenario's als uitersten gepresenteerd. Naast scenario 1 Gebundelde Verdichting ook scenario 2 Verspreide Verdichting. Dit tweede scenario had onze voorkeur door een betere aansluiting op een buurtgerichte aanpak. Tijdens participatiemomenten met bewoner kwam ook naar voren dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2. De keuze voor scenario 1 is door de gemeente relatief vroeg in het ontwerptraject gemaakt en het tweede scenario is vervolgens niet verder besproken in het participatietraject. Bij de MER zien we dat beide scenario's zijn meegenomen	De ingediende zienswijzen waaronder de zienswijze van de Werkplaats heeft geleid tot een aanpassing van mobiliteitskeuzes waarbij de variant in de omgevingsvisie meer overeenkomsten vertoont met het in het MER onderzochte alternatief 2. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Om de integrale ambities te halen zijn samenwerkingen in groter projectverband nodig, zodat zoet en zuur kan worden verdeeld en het juiste programma op de juiste plek belandt. Opgaves van onder andere parkeren en groen zijn vaak ook niet per plot te realiseren en daarvoor is het nodig om op een hoger gebiedsniveau te bekijken. Dit is ook zo besproken tijdens de gesprekken die we gehad hebben met de woningcorporaties. *b. Groen* De uitgangspuntennotitie geeft zowel een kwantitatieve als ook een kwalitatieve opgave voor groen in de wijk. We laten in deze omgevingsvisie zien wat hiervoor nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is beschreven welke kwalitatieve verbeteringen per groenstructuur en buurt wenselijk zijn. De ambitie is op visie niveau kwantitatief en kwalitatief beschreven. Bij projecten kan deze kwalitatieve ambitie aangescherpt worden. De meanderende lijn bij Park de Gagel is schematisch en staat voor een vloeiende overgang tussen park en buurt zonder harde parkranden. Een kwaliteitsslag door het activeren van de plint aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	en dat de twee scenario's in de waardering dicht bij elkaar liggen. Waarom scenario 2 Verspreide Verdichting dan ook niet parallel aan scenario 1 verder ruimtelijk is uitgewerkt, is niet duidelijk. We vragen daarom om het tweede scenario alsnog mee te nemen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie om de buurtgerichte aanpak een plek te geven. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Er is hard gewerkt aan de complexe puzzel om alle thema's en ambities in de Omgevingsvisie een plek te geven en onderling te koppelen. Tegelijkertijd zien we ook een sterke samenhang met het gekozen ruimtelijke concept van de Gebundelde Verdichting. Hierin zien wij een risico. De benoemde voorwaarden t.a.v. groen, mobiliteit, wonen, werken en voorzieningen zijn nu zo opgeschreven dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, waardoor ze vooral kaderstellend zijn i.p.v. ruimte biedend. De koppeling van de thema's kan daardoor vertragend werken of de haalbaarheid verslechtert. Hieronder per thema kort een reflectie ter verduidelijking: *b.Groen* De groenambitie is hoog en vrij kwantitatief beschreven. De kwantitatieve omschrijving van extra groen per nieuwe woning is een voorbeeld. Hoe worden initiatieven straks beoordeeld? Het moet gaan om kwalitatief beter groen en niet altijd om meer. De ambitie moet naar ons idee meer kwalitatief beschreven worden en minder kwantitatief. In de visie is aangegeven waar groen behouden moet blijven en waar extra groen bij moet komen. Een voorbeeld is het Gagelpark. Bij het Gagelkwartier zien wij een vloeiende arcering die een meanderende parkrand suggereert die niet overeenkomt met de huidige situatie en arceringen voor de versterking van de parkranden veelal over particulier bezit. Transformatie is op deze plekken niet te verwachten, terwijl op andere plekken langs het park de mogelijkheden er wel zijn. Door de keuze voor extra m2 groen concludeert de Omgevingsvisie dat deze plekken niet mogelijk zijn. Dit beperkt demogelijkheden voor de beoogde kwaliteitsslag van het Gagelpark waaronder het oplossen van	de achterkanten is nog steeds wenselijk maar zal op gebouwniveau aangepakt moeten worden. *c. Mobiliteit* We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. *Parkeren* Wij erkennen dat de voorgestelde parkeeroplossingen financiële investeringen vereisen. Daarom wordt er actief gezocht naar financieringsmogelijkheden, afspraken en samenwerkingen met private partijen, ontwikkelaars en andere stakeholders. Ook wordt er gekeken naar subsidies en andere vormen van financiële ondersteuning vanuit provinciale, nationale en Europese fondsen. Aandachtspunten ten aanzien van de haalbaarheid zijn opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. *d. Financiële haalbaarheid* De uitvoering van de doelstellingen in de omgevingsvisie gaat gepaard met grote investeringsopgaven. De kosten van investeringen in de openbare ruimte zijn in beeld gebracht. Zie daarvoor de Beleidsnota omgevingssvisie Overvecht. De kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet weergegeven onder meer omdat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de omgevingsvisie te kunnen realiseren nog niet in beeld zijn. Die is vanwege het abstractieniveau van de omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente.. Wij gaan graag hierover met u in gesprek. *e. Aantallen woningen en werkplekken* De omgevingsvisie gaat zeker niet alleen uit van bouwen op gemeentegrond, maar ook hetvernieuwen en transformeren van de bestaand bezit zijn net zo

Nr.	Reactie	Antwoord
	achterkanten enorm. Dit is ons inziens een gemiste kans voor de beleving van het groen in de wijk. *c.Mobiliteit* De Omgevingsvisie gaat uit van grote veranderingen op het gebied van mobiliteit. Er wordt ingezet op de mobiliteitstransitie; meer ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Naast het autovrij maken van de Carnegiedreef, waar we voorstander van zijn, worden verschillende 'knips' gemaakt om autoverkeer door de wijk te beperken, waardoor het verkeer via de ring moet rijden. Vanuit bewoners zijn deze zorgen al naar voren gekomen. De Werkplaats is positief over de inzet op gezonde en duurzame mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter hebben we twijfels over de huidige oplossingen met knips, zeker in relatie tot de passendheid voor de wijk Overvecht. *Parkeren* De druk op de openbare ruimte is groot en dit wordt versterkt door de beoogde verdichting. Het huidige straatparkeren neemt relatief veel ruimte in en is ook een betaalbare optie voor de huidige bewoner. In de Omgevingsvisie vermindert het parkeren uit het straatbeeld. Voor nieuwbouw moet parkeren opgelost worden in nieuwe parkeeroplossingen. Bij de hoogstedelijke gebieden moet deze nieuwbouw ook de huidige parkeerplekken op straat oplossen. De consequenties van het opheffen van parkeerplaatsen wordt onvoldoende belicht. De Omgevingsvisie heeft geen ontwerpen of parkeerstudies opgenomen. Benoemd wordt dat in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig is. De Werkplaats voorziet dat het parkeren voor bestaande en nieuwe woningen niet opgelost kan worden met nieuwe parkeeroplossingen zonder grote financiële bijdragen. *d.Financiële haalbaarheid* Er is veel geld nodig voor de uitvoering van de totale Omgevingsvisie. Zoals aangegeven in deel B van de uitvoeringstrategie zijn hier beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid voor nodig. De grondwaarde onder de nieuw te bouwen woningen vormt hier ook een onderdeel van. De vraag is hoe	belangrijk om de doelstellingen te halen. Soms kan dat gaan om sloop, maar veel vaker gaat dat om maatregelen als aanbouwen of optoppen, of een extra gebouw in het openbaar gebied. Zo ook in de rood-oranje gebieden langs de centrale as. De grote aantallen moeten vooral gerealiseerd worden in Overvecht Centrum en Station. En in mindere mate langs de centrale as. Wij schatten in dat de aantallen haalbaar zijn. De keuze hiervoor hangt samen met de keuze voor mobiliteit. Dit worden de best bereikbare plekken met OV. 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's en dus moeten er goede alternatieven zijn met OV en fiets. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. ***e. Samen de schouders eronder te zetten*** Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie hebben we op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Zie hiervan hoofdstuk 2 van de omgevingsvisie. We komen niet op alle punten tegemoet die Werkplaats Overvecht in haar zienswijze heeft aangegeven. Zo houden we vast aan de gebundelde concentratie en kiezen niet voor verspreide verdichting. Desalniettemin hopen wij wel dat Werkplaats Overvecht met ons de schouders eronder blijft zetten. De samenwerkingsvorm met de woningcorporaties en andere partners vraagt nog verdere uitwerking. Dat proces starten we graag in het nieuwe jaar op.

Nr.	Reactie	Antwoord
	groot het geschatte aandeel is dat is meegenomen in de visie en of dit realistisch is. Zijn daarbij ook de kosten voor de ambities ten aanzien van groen en parkeren meegenomen? En is rekening gehouden dat de te realiseren grondwaarden bij locaties waar corporaties overgaan tot sloop en nieuwbouw zeer beperkt zijn en financieel complex? De inzet van alle beschikbare subsidies zullen daarom nodig zijn. Hier willen we ons dan ook maximaal voor inzetten. *e.Aantallen woningen en werkplekken* Het vastgoed in Overvecht is veelal te goed om te slopen en veel corporatiewoningen zijn gerenoveerd of zijn binnenkort aan de beurt. De plekken waar nieuwbouw mogelijk is, liggen veelal op gemeentegrond. In de rode gebieden wordt gerekend met flinke aantallen nieuwbouw. Wij verwachten dat een deel lastig te realiseren is. Mocht blijken dat de aantallen lager worden dan ingeschat, dan biedt het huidige scenario van Gebundelde Verdichting geen alternatieven. Het tweede scenario Verspreide Verdichting biedt meer ruimte en flexibiliteit om op andere locaties te zoeken naar geschikte alternatieven. Daarom vragen we de gemeente om een uitwerking op te nemen met geschikte alternatieven indien de aantallen niet realiseerbaar blijken. ***e.Samen de schouders eronder te zetten*** De Omgevingsvisie laat een toekomstbeeld zien die enkel gezamenlijk gerealiseerd kan worden. Het omvat de hele wijk en heeft invloed op alle bewoners van Overvecht. Nu moeten we - zoals in het Wijkakkoord omschreven - samen de schouders eronder zetten, elkaar versterken en vaart maken met integrale wijkverbeteringen. De gemeente heeft de regie, maar bouwt niet zelf. Dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, zowel programmatisch en ruimtelijk. Er moeten integrale afwegingen gemaakt worden op gebiedsniveau, niet plot voor plot zoals bij nieuwbouwwijken of per thema’s. De visie maakt zichtbaar hoe alles met elkaar verbonden is en hoe complex dit is. Bij de uitvoering van plannen zal dit nog complexer blijken, aangezien de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	praktijk weerbarstig is. Commitment voor de lange termijn is nodig, waardoor afspraken gemaakt kunnen worden over het zoet en zuur. Wij lezen dat de uitvoeringstrategie de gemeente en andere ontwikkelende partijen moet uitnodigen om tot een gezamenlijke, integrale aanpak te komen. Die handschoen pakken we uiteraard op. Vanuit de Werkplaats zijn we sinds 2018 actief in Overvecht. In 2022 zijn in het Wijkakkoord langjarige samenwerkingsafspraken met elkaar gemaakt over diverse onderdelen, zoals rolverdeling, scope en hoe om te gaan met gemeentelijke locaties. Graag zetten we gezamenlijk de volgende stap om als open alliantie toe te werken naar een langjarige samenwerking voor de gebiedsontwikkeling en wijkverbetering van Overvecht. Wij vragen de gemeenteraad om samen deze ontwerp-omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer flexibiliteit biedt en bij de uitwerkingsstrategie uitdrukkelijk inzet op samenwerken, waardoor ambitieuze en haalbare plannen gerealiseerd kunnen worden die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
583	Hierbij willen wij aangeven dat wij ons willen aansluiten bij de zienswijze van [indiener 514]. en dat deze zienswijze ook door ons nadrukkelijk als verzonden moet worden beschouwd. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
584	Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over het ontwerp van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik ben sinds 2011 actief lid van amateurtuindersvereniging Ons Genot en maak mij ernstige zorgen over de negatieve gevolgen die de huidige opzet van deze visie heeft voor onze tuinvereniging en de bredere gemeenschap. **Historische en Biologische Waarde** Het complex van Ons Genot is van onschatbare historische en biologische waarde. Sinds de jaren 50 biedt het een thuis aan tuinders en sinds de jaren 60 staan er karakteristieke tuinhuisjes. Na jaren van bodemverbetering draagt het terrein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in Overvecht. Zo herbergt het broedende ooievaars, een bijenstal, een wormenhotel, een insectenmuur, een paddenpoel, een mussenhotel en de eerste zadenbibliotheek van Utrecht. De sloten van Ons Genot spelen een belangrijke rol in de wateropslag tussen het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoge Overvecht en de lager gelegen Bethunepolder, waar de natuurlijke oevers voor flora en fauna een ecologische verrijking vormen. De unieke biodiversiteit die hier is ontstaan, kan niet eenvoudig worden verplaatst en zal jaren nodig hebben om zich elders te herstellen. **Sociaal en Educatief Belang** Ons Genot is meer dan een tuincomplex; het is een levendige gemeenschap van mensen uit alle rangen en standen. Het terrein is openbaar en toegankelijk voor iedereen, waardoor het een populaire plek is voor wandelaars, fietsers, en spelende kinderen. De vereniging biedt workshops, een tuinwinkel met biologische plantjes en een kantine met terras. Dit alles maakt het een belangrijke sociale en educatieve ruimte, waar kinderen en volwassenen leren over natuur en duurzaamheid. **Gezondheidsvoordelen** Tuinieren op Ons Genot biedt zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsvoordelen. Het is een oase van rust in een hectische tijd, en helpt mensen met stress, overspannenheid of burn-out klachten. Tuinieren is een toegankelijke manier om in beweging te blijven en te genieten van de buitenlucht, zonder de drempel van een sportschool. **Financiële en Emotionele Impact op Tuinders** Een mogelijke verplaatsing van het complex zou niet alleen de natuur schaden, maar ook de tuinders persoonlijk duperen. Velen hebben geïnvesteerd in huisjes (die eigendom zijn van de individuele tuinders) en het onderhoud van hun tuinen, waardoor deze plek zowel een financiële als een emotionele waarde heeft. Voor veel tuinders is het ondenkbaar om elders opnieuw te beginnen, wat de hechte gemeenschap die hier bestaat zou vernietigen. **Oproep tot Herziening** Gezien de bovengenoemde punten verzoek ik u dringend de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht te heroverwegen. Ik pleit ervoor dat bestaande sportlocaties efficiënter worden benut, zodat het behoud van Ons Genot op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige locatie gewaarborgd kan blijven. Dit komt ten goede aan alle mensen, dieren en planten die nu van dit unieke tuincomplex genieten.	
585	**Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid**	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
586	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Hierbij willen we vragen zorgvuldiger te onderzoeken of en waar deze bruggen geplaatst worden, met name de brug ter hoogte van vechtdijk 354. Onze bezwaren willen we hierbij graag met u delen. - We voorzien een onveilige verkeerssituatie op de plek waar deze brug de Vechtdijk kruist. - Daarbij zorgt deze brug voor extra onrust in de doorgaans rustige plantsoenen aan weerszijden van de Vecht. In deze plantsoenen wordt veel gewandeld door oudere bewoners van het bejaardentehuis, mensen met honden en families	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met kleine kinderen. Een fietsroute op deze plek verandert het karakter van deze plantsoenen ingrijpend. - Een brug op deze locatie heeft bijzonder weinig aansluiting bij bestaande fietsroutes, de ingreep belast hierdoor het gebied onevenredig. - De parken zijn rustgebieden, met veel wachtende boten voor bruggen neemt de rust af naast toenemende belasting door uitlaatgassen. We verzoeken u dan ook deze brug uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
587	1. Binnen 30 meter van het spoor mag niet gebouwd worden ivm calamiteiten (Rijksoverheid). Ook moet er een redelijke afstand van het spoor tot de woning/flat/hoogbouw aangehouden worden ivm geluid en trillingen die het treinverkeer op het spoor veroorzaakt 2. Trillingshinder tot 100 meter van het spoor: welke trillingsniveaus kunnen worden verwacht in de voorziene nieuwbouw? Aan welke eisen moet worden voldaan bij de te verwachte trillingsniveaus? Welke maatregelen kunnen getroffen worden om dit te bewerkstellingen? 3. Het geluid van treinverkeer op de sporen tussen Utrecht -Overvecht en Tuindorp zal door hoogbouw aan de zijde van Overvecht weerkaatst worden en geluidsoverlast veroorzaken in Tuindorp. Wordt hier rekening mee gehouden? 4. Is er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Prorail/NS en het uitbreiden van het spoornet waardoor de bebouwing in Utrecht-Overvecht dichter bij het spoor niet wenselijk is? 5. In de omgevingsvisie worden een aantal doorgaande wegen die Utrecht - Overvecht ontsluiten afgesloten dmv een knip. Dit heeft als gevolg dat het	1-3. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de milieumaatregelen zo beperkt mogelijk te laten zijn. Bij de bouw van de woningen zal namelijk voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluidsreducerende maatregelen worden toegepast. Dit conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen. 4. Wij werken nauw samen met Prorail/NS. Bij ons zijn geen plannen bekend voor het uitbreiden van het spoornet langs Overvecht. Bij de uitwerking van plannen in de buurt van de sporen wordt goed naar bijvoorbeeld eisen vanuit geluid en veiligheid gekeken. 5-6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. Wij begrijpen dat de kosten van openbaar vervoer in sommige gevallen hoger kunnen zijn dan die van autorijden, vooral voor (grotere) gezinnen. De gemeente Utrecht blijft zich inzetten om het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Dan doen we door het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidies of kortingen voor specifieke groepen, daarnaast blijven we in

Nr.	Reactie	Antwoord
	aantal autobewegingen zullen toenemen ipv afnemen omdat bewoners ver zullen moeten omrijden om bijvoorbeeld de (grote/wekelijkse) boodschappen te kunnen doen.	gesprek met de vervoerders om tarieven en kortingen bespreekbaar te maken en bieden we alternatieve mogelijkheden zoals deelvervoer of verbeteren we de fietsinfrastructuur zodat het ook aantrekkelijke wordt om gebruik te maken van de fiets.
6.	Het afsluiten van toegangswegen maakt dat het ontsluiten van Utrecht-Overvecht verandert in het opsluiten van Utrecht-Overvecht: in combinatie met de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zijn er te weinig routes die manoeuvreren door de wijk en de wijkdelen mogelijk maken. Zeker mensen die veelvuldig hun auto moeten gebruiken, zoals wijkverpleging en thuiszorg, zullen meer tijd in de auto doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk zorg kunnen bieden.	8. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. 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. 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.
7.	De belofte van HOV maakt niet dat openbaar vervoer goedkoper is dan autorijden. Zelf mét parkeren in de binnenstad (HC P1 €15 per dag via online reserveren) is een gezin van 5 personen goedkoper uit met de auto dan met de trein of bus.	
8.	Zoals de HOV-lijn van Station naar winkelcentrum is ingetekend rijdt de bus dwars over het Cruyff veldje in Park de Watertoren. Wat gaat daarmee gebeuren?	
9.	Het is heel fijn dat de parken meer aaneengesloten worden, maar hoe wordt de veiligheid daar gewaarborgd? Ook als daar doorgaande fietsroutes doorheen komen? (Of ben u Ilona Németh vergeten?)	9. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt.
10.	In de omgevingsvisie wordt gesproken over nieuwbouw én over ruimte aan Overvechters om wooncarrière te maken. Het zou fijn als dat daadwerkelijk zo is en dat er wel voor de Overvechter betaalbare koopwoningen gebouwd worden. Het beleid slaat de plank mis als er woningen gebouwd worden van €550.000kk (zoals the Mix, Ivoordreef, Antoniuskwartier). Voor een hypotheek van €400.000 heb je minimaal een brutojaarinkomen nodig van €77.500 tot €83.500 (hypotheekvisie.nl).	10. In de nieuwbouw wordt zowel in het sociale huursegment als in het middensegment als in het dure segment woningen toegevoegd. De grenzen voor de sociale huur en het middensegment (zowel huur als koop) worden door het Rijk vastgesteld. Binnen deze segmenten willen we doorstroming mogelijk maken, door bijvoorbeeld regelgeving in de sociale huur en in het middensegment op toe te laten passen. Maar ook door gericht te bouwen voor jongeren en ouderen, zodat zij binnen Overvecht een alternatief hebben.

Nr.	Reactie	Antwoord
588	In algemene zin ben ik als bewoner van Overvecht (al met al zo'n twintig jaar) blij dat er geïnvesteerd gaat worden in de wijk, in de leefbaarheid, veiligheid, het groen en zeker ook de economische kracht. En ik snap dat er woningen bij moeten komen vanwege de grote opgave in de stad - en in het land. Maar ik begrijp wel de zorgen van buren over de bereikbaarheid; het zou goed zijn als jullie daar een betere balans in vinden lijkt me. Ik heb wel een concretere reactie - en zorgen - bij het specifieke deel van het plan dat mijn eigen buurtje aangaat. Ik woon met mijn vrouw en jonge dochtertje sinds vorig jaar in een koophuis aan de Koeweitdreef (daarvoor woonden we op de Haitidreef). Een belangrijke reden was dat we hier in een fijn rustig straatje wonen, met achter ons huis ook een heel fijn afgeschermd binnenplaatsje voor de buurtkinderen om te spelen en met het groen in zelfbeheer van al de buren eromheen. In de omgevingsvisie Tigrisdreef duiden jullie het hele buurtje - ons huis en de aanpalende rijtjes aan - met een roze kleur, voor de zonering 'dienstencluster.' Er staat bij: 'We verbeteren het buurtcentrum. Er komen meer woningen en voorzieningen.' Ik heb zoals gezegd uitgebreid met uw medewerkers hierover gesproken. Ik begrijp dat er nog geen concrete plannen zijn maar dat met deze zonering wel een project ontwikkeld kan worden komende jaren. En dat geldt in principe voor het hele buurtje: de bestaande winkeltjes, de parkeerplaats met de garages eromheen, ons plantsoentje achter en al de rijtjeshuizen aan Koeweitdraaf, Minaretdreef en Bagdaddreef. Ik heb er met meerdere mensen over gesproken en het lijkt jullie vooral te doen over het eerste deel aan de kant van de Gangesdreef. Ik probeer mij voor te stellen wat het dan zou kunnen worden. Ik zou het begrijpen en ik ben ook wel blij als het deel waar nu winkels zijn wordt vernieuwd en mogelijk ook uitgebreid met woningen. Ik begreep dat er tot twee bouwlagen woningen bij kunnen komen en dat is op die plek vast wel in te passen, in goede samenspraak met direct omwonenden. Op zich is vernieuwing/uitbreiding op de parkeerplaats met garages achter de winkels ook nog wel voorstelbaar wat mij betreft (het is een	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu ook passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Algemeen uitgangspunt in de omgevingsvisie is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beetje kil pleintje en zeker 's nachts een beetje schimmig/onveilig), alhoewel ik me afvraag of de garage-eigenaren hun garages zouden willen afstaan. Maar uw medewerkers gaven aan dat de kans dat het plantsoentje achter ons huis zou worden ingepast erg onwaarschijnlijk is, omdat het nu al een functie heeft en er ook eigenlijk nauwelijks ruimte is om iets te ontwikkelen. Laat staan dat de omwonenden (en vooral ook de buurtkinderen) daar blij mee zouden zijn. Wij zelf in iedereen geval niet. Ik begrijp na alle gesprekken nog niet steeds zo goed waarom het hele gebied aangemerkt is als 'buurtcentrum' en er dus mogelijk (nieuwe) diensten en woningen zouden komen. Voor het grootste deel is het roze gebied nu een aantal rijtjes koophuizen met een woonfunctie. In gesprek met een buurvrouw realiseerde ik me ook dat onze huizen nu allemaal een onzekere status hebben - want in theorie zouden jullie als gemeente ook met een plan voor alle rijtjes kunnen komen. Die onzekerheid geeft mij eerlijk gezegd een onrustig gevoel - ik vind het onlogisch en onwaarschijnlijk (want het zijn koopwoningen), maar ik weet nu dus niet waar ik aan toe ben. En bovendien zou deze onzekere status dat de waarde van ons huis kunnen verminderen, omdat we die onzekerheid over de plannen de komende jaren houden. En dat schrikt potentiële kopers af. Dat geldt dan voor alle bewoners, gauw zo'n 40/50 huishoudens. Mijn verzoek is dus of u de zonering 5 van Tigrisdreef e.o zou kunnen aanpassen: - Laat daar de rijtjeshuizen op Koeweitdreef, Minaretdreef en Bagdaddreef buiten beschouwing voor het 'dienstencluster.' Laat het de woonfunctie behouden die het nu heeft. - Laat het plantsoentje achter die rijtjes buiten beschouwing voor het dienstencluster. Laat het een rustig, groen speelplekje blijven voor de buurtkinderen.	
589	Waar het gaat om het groen, kan ik dit zeker ondersteunen. Ook ben ik het ermee eens dat er woningen bij moeten komen, de woningnood is groot en er zijn stukken in Overvecht waar prima gebouwd kan worden.	De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station

Nr.	Reactie	Antwoord
	Echter als het gaat om het stationsgebied kijk ik daar (deels) anders naar. Prima dat het parkeerterrein plaats maakt voor woningen (met parkeerruimte eronder), maar 1000 woningen en hoogbouw tot 70 meter is bizar. Dat is 23 - 25 verdiepingen. Dat er bij het centraal station dergelijke torenflats staan, kan ik begrijpen gezien de omgeving, bij station Overvecht vind ik dit buitenproportioneel. Voor de Katherijn van leemputdreef, de Albert Thaerlaan waar veelal eengezinswoningen staan en allerlei bewoners om de genoemde straten heen is dat een enorm kolos. In ontwerp deel A staat: "stedelijke laag van 6 lagen is de basis(lager indien nodig wegens bezonning)" Wat denken jullie dat een gebouw van 70 meter doet met o.a. bezonning? Verder ben ik van mening dat er niet eerlijk en open gecommuniceerd wordt. Geruime tijd geleden hebben we een brief ontvangen dat de parkeerplaats bij het station is aangewezen als optie voor het bouwen van 100 tijdelijke woningen. Ondanks de brieven die zijn verzonden hebben we er niets meer over gehoord. Nu is het tijdelijke verdwenen en kan het maar liefst 70 meter hoog worden. De inloopbijeenkomst wekte bij mij vooral veel ergernis op. De man die over de bouw "alles" wist, stond het m.i. allemaal vooral te bagatelliseren met uitspraken als: "het is maar een visie", "in een andere gemeente waar ik bij betrokken was, werd er op een zelfde stuk 2000 woningen gebouwd, dus het valt best mee", "er moet eerst nog een projectontwikkelaar zijn, die is er niet", "het is maar een visie, er is nog niets concreet" en meer van dat soort uitspraken. De bewoners van de Arnodreef moesten er zelf achter komen dat hun huizen blijkbaar worden gesloopt en plaats moeten maken voor hoogbouw. Ook daar laat de communicatie te wensen over! In een bijeenkomst die alsnog gehouden is met die bewoners is aangegeven, dat het parkeerterrein het eerste is waar gebouwd gaat worden en dat daar ook al plannen/tekeningen van zijn.	aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. De stedenbouwkundige betekenis en een goede ruimtelijke inpassing van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte, niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, voor andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Volgens de mijnheer bij de inloopbijeenkomst, was het "alleen nog maar een visie" niets zou concreet zijn, er zou geen planning zijn, etc etc. Kortom er is geen eerlijke, open communicatie. In de ene bijeenkomst wordt iets anders gezegd dan in de andere bijeenkomst.	mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. De omgevingsvisie zal worden uitgewerkt in verschillende plannen. Soms is de gemeente eigenaar, vaak zal dat een andere partij zijn. In het geval van de P+R locatie is de gemeente eigenaar. Het ontwikkelen van een plan voor deze locatie - met mogelijk woningen - is hiermee dus één van de eerste plannen die op basis van de omgevingsvisie worden uitgewerkt. Bij deze planuitwerking worden uiteraard ook de buurt en andere belanghebbenden betrokken.
590	Ik huur sinds 2016 met veel passie en plezier een tuin, eerst alleen en al vrij snel samen met mijn partner. De tuinen van Ons Genot zijn een geweldige plek!! Het is niet alleen voor mij en mijn partner een “ hobby”, het is een manier van leven, een plek om te zijn, om in contact te zijn met mede tuinierders en om met trots te laten zien aan familie en vrienden. (die ook graag een dagje langs komen, mee helpen of een bakje koffie komen doen). Wij wonen in een appartementencomplex, dus in de zomer biedt Ons Genot ons de broodnodige verkoeling en frisse lucht. Ons Genot is een levendige actieve vereniging, er is sinds ik een tuin huur veel ontwikkeld. Om wat te noemen: de prachtige paddenpoel, wormenhotel, we maken zelf mest, snoeicursussen worden gegeven. En zo worden er nu ook stekjes verkocht, is er een tuinwinkel en sinds kort de zadenbieb. Er wordt circulair getuinierd, wij proberen de natuur en biodiversiteit te versterken en zowel jong als oud loopt hier rond. Mijn vrienden en familie zijn positief verrast door de schoonheid, de rust, de sfeer en het prachtige complex. Dit is naar mijn mening niet zomaar te verplaatsen!! Tuinieren, het “ op de tuin zijn “ , de contacten met mede tuinierders betekent	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	enorm veel voor mij: ontspanning, beweging, een plek om buiten te zijn (ik woon in een appartement) en een stuk bijdragen aan het koesteren en behouden van natuur.	
591	Wij zijn inwoners van de wijk Tuindorp en deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen van de ontwerp omgevingsvisie die deze wijk raken, te weten de aanleg van fietstunnels onder het spoor en de knip in de Mr. Tripkade. In dat kader willen wij graag het volgende naar voren brengen. **Tunnels onder het spoor** In de ontwerp omgevingsvisie is opgenomen dat twee fietstunnels aangelegd zullen worden onder het spoor naar de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Onze verwachting is dat dergelijke fietstunnel ervoor zullen zorgen dat de verkeersonveiligheid in de wijk aanzienlijk toeneemt. De fietstunnels zullen naar onze verwachting bijvoorbeeld leiden tot en doorgaande fietsroute door de wijk door de Prof. Ritzema Boslaan richting het centrum van de stad. - *Verkeersveiligheid* Wij zien in het ontwerp niet terug dat er deugdelijk onderzoek is gedaan naar welke gevolgen de toename van fietsverkeer, waaronder ook scooters, elektrische (bezorg)fietsen en (elektrische) fatbikes zullen vallen, voor gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het wegennet binnen Tuindorp is in onze optiek niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen, met gescheiden fietspaden van de weg. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Algemene veiligheid In de wijk Overvecht is statistisch gezien sprake van meer criminaliteit. De recente ‘rellen’ rondom het winkelcentrum Overvecht zijn daar een illustratie van. Als gevolgen van meer doorgangen van Overvecht naar Tuindorp bestaat er een aanzienlijke kans dat die criminaliteit zich zal verplaatsen naar de wijk Tuindorp. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie niet terug dat daar onderzoek naar is gedaan. *- Financiën* De aanleg van twee fietstunnels onder het spoor is een enorm kostbare aangelegenheid. In aanmerking genomen dat de gemeente Utrecht er financieel al bijzonder slecht voor staat, valt niet in te zien wat de meerwaarde is van de aanleg van deze fietsverbindingen. Bovendien zijn er bestaande verbindingen tussen de wijken Overvecht en Tuindorp die prima functioneren. Ons inziens de schaarse middelen die de gemeente tot zijn beschikking heeft beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. **De knip in de Mr. Tripkade** Het aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal ons inziens tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer met name in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Het aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie ook niet terug dat onderzoek is gedaan naar de verkeerkundige gevolgen van deze aanpassing en welke effecten dat heeft op de verkeersveiligheid.	
592	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
593	Met deze zienswijze wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgenomen plan om amateurtuindersvereniging Ons Genot te verplaatsen ten behoeve van de aanleg van nieuwe sportvelden. Ik ben van mening dat dit plan onwenselijk is vanwege de belangrijke rol die de tuindersvereniging speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het behoud van het naastgelegen Natuurgebied Zuilen. Deze zienswijze is gebaseerd op twee hoofdargumenten: het belang van biodiversiteit en de ecologische waarde van de locatie in relatie tot het natuurgebied. **1. Belang van Biodiversiteit** De amateurtuindersvereniging Ons Genot draagt significant bij aan de biodiversiteit binnen de gemeente Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht 2040 wordt benadrukt hoe belangrijk het is om biodiversiteit te bevorderen en te beschermen. De tuinen van Ons Genot bieden een gevarieerd landschap waar een breed scala aan planten en dieren kan gedijen. Deze groene oase draagt bij aan de ecologische diversiteit en fungeert als een toevluchtsoord voor diverse insecten, vogels en andere kleine dieren.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het verplaatsen van deze tuinen voor de aanleg van sportvelden zou een aanzienlijke vermindering van de biodiversiteit betekenen. Het is van groot belang dat de gemeente haar eigen visie op biodiversiteit naleeft door bestaande groene ruimtes, zoals die van Ons Genot, te behouden en te beschermen. **2. Ecologische Waarde en Verbinding met Natuurgebied Zuilen** Ons Genot grenst direct aan het Natuurgebied Zuilen, een waardevol en kwetsbaar ecosysteem. Dit natuurgebied staat bekend om zijn rijke flora en fauna en speelt een cruciale rol in het behoud van lokale biodiversiteit. De tuinen van Ons Genot fungeren als een bufferzone en verlengstuk van dit natuurgebied. Ze bieden extra habitat en voedselbronnen voor de dieren en planten die ook in het natuurgebied voorkomen. Het verlies van deze tuinen zou niet alleen de biodiversiteit in de tuinen zelf schaden, maar ook negatieve gevolgen hebben voor het aangrenzende natuurgebied. Door de tuinen te behouden, wordt de ecologische waarde van het gehele gebied versterkt en wordt een natuurlijke verbinding gewaarborgd, wat essentieel is voor de migratie en het voortbestaan van verschillende soorten. **Conclusie** Gezien de cruciale rol die amateurtuindersvereniging Ons Genot speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het ondersteunen van het Natuurgebied Zuilen, verzoek ik de gemeente Utrecht dringend om af te zien van het plan om deze tuinen te verplaatsen ten behoeve van sportvelden. In plaats daarvan zou de gemeente moeten zoeken naar alternatieve locaties voor de sportvelden die geen negatieve impact hebben op de biodiversiteit en de ecologische integriteit van de omgeving.	
594	Ik ben woonachtig in een appartement aan de Tiberdreef in de directe omgeving van het station, en maak een aantal van de bekende problemen in Overvecht aan den lijve mee; met name het vaak hard rijdende autoverkeer. Bij de informatieavond bleek een ander probleem minder bekend: het grote aantal automobilisten die (gratis) in Overvecht parkeert om het laatste stukje naar het	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrum van Utrecht met de trein te gaan. De P+R parkeerplaats is elke dag vanaf een uur of acht vol, en ook de straten in de omgeving.	Op dit moment wordt onderzocht hoe de noordelijke randweg (NRU) in de toekomst moet worden ingericht. Hierbij wordt ook gekeken naar de effecten van maatregelen in Overvecht.
	In het algemeen ben ik positief over de groeiplannen m.b.t. het aantal woningen in Overvecht. Er is woningnood in Nederland, en vooral ook in Utrecht; ik heb hier zelf mee te maken omdat een dochter weer thuis is komen wonen omdat ze zelf geen woonruimte kan vinden. Ook ben ik positief over versterking van het grootsteedse karakter van stationsomgeving en winkelcentrum (enige tijd geleden was in het nieuws dat Utrecht verschillende 'stadscentra' zou gaan krijgen, waarvan dit gebied er één is). Hieronder noem ik een aantal punten die ik graag onder uw aandacht breng. **Verkeersstromen** Tijdens de informatieavond herkende ik in de visie voor mobiliteit in Overvecht de manier hoe Houten is opgezet, en de ambtenaar met wie ik sprak, bevestigde dat Houten een inspiratiebron is. Ik heb zelf zo'n 16 jaar in Houten gewoond en ben erg positief over de opzet met (in de situatie van Houten) een rondweg voor autoverkeer, waardoor de fiets altijd de snelste optie is om binnen het stadsdeel van A naar B te komen. Ik denk dat dit in Overvecht heel goed kan werken, hoewel het voor veel mensen natuurlijk flink wennen zal zijn. Wel denk ik dat er extra aandacht zal moeten zijn voor de doorstroming op de noordelijke rondweg. Wellicht kan hier een scheiding worden gemaakt tussen verkeer binnen Overvecht en verkeer dat de wijk vooral voorbijrijdt. Ook pleit ik voor meer ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers: stoplichten zorgen voor veel oponthoud voor zowel snel- als langzaam verkeer. Ook pleit ik ervoor om specifieke maatregelen te nemen om verkeer van forenzen naar station Overvecht tegen te gaan. Ik begrijp dat de P+R plaats op de nominatie staat om te verdwijnen: goed idee. Zelf zou ik er last van hebben om moeilijker van mijn straat naar de snelweg vv te komen, wellicht is het mogelijk om alleen een 'kiss & ride' plek over te houden en het gebied verder te reserveren voor bestemmingsverkeer.	De P+R staat inderdaad op de nominatie om herontwikkeld te worden. Hoe het stationsgebied er verder uit komt te zien en welke beperkingen worden toegepast voor het autoverkeer moet nog worden uitgewerkt in concrete plannen. Bedankt voor uw positieve reactie over het groen in de omgevingsvisie. Volgens ons zijn uw opmerkingen in de lijn met wat er in de omgevingsvisie staat. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. Als er initiatiefnemers projecten uitwerken of ontwikkelen voor dit gebied kan de gemeente medewerking verlenen aan verbeteringen zoals u voorstelt. Dit vraagt uitwerking tot concrete projecten door eigenaren en/of andere initiatiefnemers. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Het is ons bekend dat deze flats bijzondere reliefs hebben. Wij gaan hier zorgvuldig mee om.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Ik ben positief over de plannen om verschillende groenstroken meer met elkaar te verbinden. Ik vind het belangrijk dat de fiets- en wandelpaden langs het spoor behouden blijven (bijv. van station naar fort Blauwkapel). Ik pleit er ook voor om het Noorderpark te behouden en te beschermen als groenzone voor de bewoners van Overvecht. De vestiging van een golfclub is een gemiste kans, deze ruimte had beter gebruikt kunnen worden om meer wandelpaden e.d. te realiseren. **Bedrijvigheid stationsgebied** De direct omgeving van het station is op dit moment bepaald geen visitekaartje voor de wijk: twee vestigingen van het Leger des Heils, een kantoor van de kinderbescherming, en een (anoniem) belastingkantoor. Het zou goed zijn om te investeren in betere voorzieningen, bijvoorbeeld in de plint van het CNV kantoor. Ook de opzet van de fietsenstalling is niet handig, omdat iedereen die op de fiets naar het station komt, op een anonieme plek uitkomt. **Verbinding Tuindorp** Het spoor is op dit moment een grote barrière tussen de twee wijken. Ik heb in de plannen al een of twee extra doorgangen gezien onder het spoor, en hier geldt: hoe meer, hoe beter. Bijvoorbeeld door de doorgang bij het station open te houden in plaats van afgesloten met poortjes. Betere bereikbaarheid van de Overvecht-kant van het station vanuit Tuindorp zorgt hopelijk tot meer draagvlak voor voorzieningen (winkeltjes, hippe koffietentjes en dergelijke). **Tannhauser dreef** Een klein puntje tot slot: de grote flats aan de Tannhauser dreef zien eruit alsof ze groot onderhoud nodig hebben. Deze flats beschikken over monumentale reliefs, die best wat meer aandacht mogen krijgen en vooral behouden moeten blijven. Niet slopen dus!	
595	Als verontruste mede-eigenaar van een tuin op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot, wilik u het volgende in overweging geven:	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze vereniging bestaat al 70 jaar. Velen die hier tuinieren, doen dit al tientallen jaren en behoren inmiddels tot de categorie ouderen. In mijn werk als Praktijkverpleegkundige Ouderen in een huisartsenpraktijk houd ik mij 0.a. bezig met het zo lang mogelijkfithouden van mensen boven de 75 jaar. Ik probeer hen te stimuleren dingen te ondernemen, contacten te leggen met anderen, te bewegen! Dit is niet alleen goed voor de lichamelijke conditie maar houdt ook het brein gezond. Dit draagt bij aan kwaliteit van leven en zorgt ervoor dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen. Op onze tuindersvereniging wordt door iedereen hard gewerkt. Tuineren is zwaar maar bevredigend werk. Daarbij heb je veel contact met eigenaren van andere tuinen, men helpt elkaar bij het doen van zwaardere klussen en er is altijd genoeg stof tot praten/overleggen. En dit is juist wat ik als Praktijkverpleegkundige Ouderen graag zie! Dit houdt mensen fit en draagt bij aan levensvreugde. Het geeft mensen het gevoel dat ze ertoe doen! Dit gezegd hebbende is het natuurlijk ook zo dat tuindersvereniging Ons Genot een prachtig gebied is. Het is een oase aan de rand van een drukke stad. Ik verzoek u daarom dit prachtige stuk natuur niet te vernietigen maar het te behouden. Daar vaart iedereen wel bij!	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
596	Ik schrok natuurlijk wel een beetje toen we te horen kregen dat manage t'Hoogt al een champagne bijeenkomst organiseerde, omdat ze schijnen te weten dat ze zelf niet de ongelukkige zijn waar de voetbalvelden gaan komen. Zal het waar zijn, is het een trucje? Hoe komt het dat de manege dit al weet? Allerlei vragen spoken door mijn hoofd. De andere plek is een volkstuinpark, zo te zien. Ik wilde eigenlijk helemaal geen mail sturen. Ik ben bang dat het op hele andere manieren wordt uitgespeeld. Het gaat dus (zo lijkt het) een volkstuinpark worden wat plaats moet maken voor 1 soort gras. Mijn dochter heeft op voetbal gezeten vorig jaar, er was heel snel een team en er zijn best verenigingen in de buurt te vinden waar ze terecht kon. Gelukkig stopte het en keek ze meer naar de vogels in de lucht, de sfeer op de vereniging was niet zo prettig. Langs de lijn werd er veel geschreeuwd.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik reed vandaag door Noord - Holland langs velden vol met dezelfde bloemen. Gastarbeiders plukten ze vanaf 7 uur 's ochtends. 1 soort bloem, de hele dag. U weet net zo goed als ik hoe beroerd we er in Nederland voor staan, rondom diversiteit en bodemkwaliteit enzo. Mono -cultuur wint het van diversiteit. We vinden elkaar niet meer zo goed, de diversiteit in mensen die je ontmoet neemt af. Dat maakt volkstuinieren nou zo leuk. Oudere mensen ontmoeten mijn dochter, Turkse gezinnen twee huisjes verder. De hoek waar je naar toe kan lopen vanaf de vecht doet zo oud - hollands aan. Het lijkt soms wel even op de jaren 90. Wat een prachtig stukje bos richting slot Zuilen. Ik ben heel benieuwd wat Belle van Zuylen zou schrijven over de tijd die we nu met elkaar beleven. Benieuwd of haar proza gelezen zou worden. Ik dien dus dan toch maar officieel hierbij een bezwaar in. Tegen de komst van voetbalvelden in het algemeen. Ik zou het echt heel erg vinden als Ons Genot plaats zou moeten maken voor voetbalvelden.	
597	Ik wil graag mijn standpunt kenbaar maken en hoop dat mijn persoonlijke verhaal bijdraagt aan het uiteindelijk heroverwegen van de intentie het complex te laten ontruimen om plaats te maken voor voetbalvelden. Ik wil u dringend verzoeken een alternatieve locatie te vinden voor het realiseren van sportvelden. In deze roerige tijd van globalisering, polarisatie en verstedelijking is een groene oasis zoals die op Ons Genot een groot goed. Mensen van alle leeftijden en achtergronden ontmoeten elkaar en delen de passie van samen tuinieren. Ze delen kennis maar ook lief en leed. Ze zetten zich vrijwillig in, maken de stad groener en meer divers. Ik woon inmiddels al meer dan 20 jaar in Utrecht en ben ontzettend dankbaar voor alle kansen die ik hier heb gekregen. Ik heb me hier goed kunnen ontplooien. Als dochter van een Nederlandse vader (vrachtwagenchaffeur) en Indonesische moeder (huisvrouw) heb ik me nooit echt thuis gevoeld in het dorp waar ik opgroeide. Pas toen ik in Utrecht ging studeren, muziek ging maken en uiteindelijk ook mijn liefde voor het tuinieren heb ontdekt, kon ik me echt ontplooien en worden wie ik nu ben.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Inmiddels heb ik een drukke baan en een gezin. Voor je het weet zit je in bubbel en ontmoet je alleen mensen die op je lijken, zit je vast op de route huis-werk- AH en school, ren je je rot en kom je tegelijkertijd geen stap verder. Toen in rond 2017 klachten van stress en oververmoeidheid ontwikkelde ben ik gaan tuinieren bij Ons Genot. Niet alleen het bezig zijn in de tuin maar ook alle waardevolle contacten hebben mijn leven en dat van mijn gezin ontzettend verrijkt. Inmiddels wonen ook mijn ouders in Zuilen. Zij hebben hun eengezinswoning verruild voor een kleine seniorenflat zonder tuin. Ik verleen mantelzorg en ook zij genieten ontzettend van de prachtige groene omgeving van het tuinencomplex, het tuinieren zelf en de nieuwe contacten die zij daar op hebben gedaan. De tuin die we samen verzorgen is door mijn voorganger meer dan 45 jaar onderhouden, er staan prachtige bomen en struiken op er leven veel verschillen dieren zoals eekhoorns, kikkers, salamanders en zelfs ijsvogels en we hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan een stukje moestuin waar we eetbare planten telen. Ik werk nu een jaar als vrijwilliger in de tuinwinkel waar ook regelmatig buurtgenoten langskomen die met hun kinderen in de speeltuin komen spelen of een vaste wandeling maken over het complex. Dit jaar bestaat de vereniging 70 jaar en we kijken uit om met zijn allen het glas te heffen op alle mooie initiatieven die we de afgelopen jaren hebben genomen (zelfs een zadenbieb) en alle initiatieven die de komende jaren gaan komen. Ik kan me niet voorstellen dat er over een aantal jaar sportvelden op deze bijzondere plek komen. Helemaal omdat het complex reeds omringd wordt door tennisvelden, voetbalvelden een atletiekbaan, een schaatsbaan en een boogschuttersvereniging.	
598	Let op: verwijzingen naar Utrecht monitor in tekst. **PlanMER** Allereerst gaan we in op de PlanMER. De PlanMER is opgesteld voorafgaand aan de Ontwerp Omgevingsvisie. In de PlanMER is sprake van twee alternatieven: • Gebundelde verdichting met een HOV-as • Gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk	Alternatief 2 wordt hoger beoordeeld op het onderdeel sport en bewegen dan alternatief 1, omdat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene fiets- en wandelverbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Daarom wordt alternatief 2 hoger beoordeeld op dit onderdeel dan alternatief 1.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een tekstuele opmerking: in het PlanMER worden de termen alternatief en variant door elkaar gebruikt. Dat is niet handig, omdat de betekenis van deze twee termen verschilt. “Variant” komt 5x voor, “alternatief” meer dan 500 keer. We pleiten voor een heldere keuze om in het PlanMER, de Omgevingsvisie en in bijlage B consequent één van beide woorden te gebruiken. In het PlanMER is uitgegaan van verdichting met 7.000 woningen, 4.300 arbeidsplaatsen in beide alternatieven. De alternatieven verschillen van elkaar v.w.b. de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt. In de Omgevingsvisie is de verdichting bijgesteld naar 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen. Na het opstellen van de Ontwerp Omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Kenmerken van Alternatief 1, gebundelde verdichting: • Centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto en HOV, inzet op totale mob transitie • Maximale inzet op OV • Carnegiedreef als centrale as • Autoluwe woonstraten met knips naar ontsluitingswegen Kenmerken van Alternatief 2, gespreide verdichting: • Bestaande structuur is uitgangspunt • Optimalisatie van bestaand OV aanbod • Auto maakt gebruik van bestaande verkeersstructuur Effecten van Alternatief 1, gebundelde verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Autoverkeer meer van wegen in de buurten naar gebiedsontsluitende wegen • Gunstig effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid, oversteekbaarheid • Gunstig effect op CO2 door ontmoedigen gemotoriseerd verkeer Effecten van Alternatief 2, gespreide verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Meer verkeer blijft in woonstraten • Negatief effect verkeersveiligheid t.o.v. referentie	Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. In de omgevingsvisie zijn diverse maatregelen opgenomen om fietsen te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Met de omgevingsvisie richten we ons vooral op, ook door u aangedragen, ruimtelijke inrichting/maatregelen. Veel van de genoemde andere suggesties zijn terecht (aanbieden van fietsen, lessen fietsrepareren, etc), maar zijn geen zaken die we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Vanuit andere projecten/programma's werkt de gemeente hier wel aan De omgevingsvisie zet juist in op het verbeteren van de alternatieven voor de auto, waarbij de auto ruimte inlevert. Wij verminderen dus niet 'botweg' autoparkeerplaatsen. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht gaan we ook verder in op de strategie ten aanzien van het verminderen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De door u aangehaalde maatregel voor het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto’s in de wijk te krijgen en de relatie met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer staat niet in de omgevingsvisie. Elektrische auto's zijn geen oplossing voor minder gemotoriseerd verkeer, wel voor schoner gemotoriseerd verkeer. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie. Daarnaast lezen wij in uw reactie nog een aantal vragen/wensen/standpunten. Hieronder deze vragen/wensen/standpunten door ons samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. 1. Worden de wegen en straten in Overvecht ook aangepast aan de lagere snelheid zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgdrag van de automobilisten (zonder handhaving)? Antwoord gemeente: Ja, in de uitwerking (bij bijvoorbeeld herinrichtingen of groot onderhoud) worden de wegen en straten aangepast en ingericht conform de principes van duurzaam veilig voor een 30 km/u (of 15 km/u erf) weg. 2. Klopt het dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan? Kunnen ook andere VRI’s verdwijnen door de lagere snelheid en minder autoverkeer?

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers wordt in beide alternatieven in het PlanMER gelijk, en positief, beoordeeld. En dat is fijn! In het PlanMER wordt alternatief 2, gespreide verdichting, hoger beoordeeld op gezondheid voor wat betreft sport en bewegen. We denken dat dat niet klopt, als het effect van meer wandelen en meer gebruik van de fiets wordt meegerekend. Dagelijks lopen en fietsen dragen nog veel sterker bij aan een goede gezondheid dan onregelmatig (intensief) sporten. Bovendien leidt minder autoverkeer in de wijk tot minder herrie en minder stank en vieze stoffen in de lucht, ook dat draagt met zekerheid bij aan een betere gezondheid. Omdat in alternatief 1 veel meer dan in alternatief 2 wordt ingezet op vervanging van autoritten door actieve mobiliteit, denken we dat de gezondheidswinst in alternatief 1 duidelijk groter is dan in alternatief 2, zowel door meer beweging als door minder herrie en minder vieze stoffen in de lucht. We lezen in uw reactienota graag hoe u de gezondheidswinst van minder autoverkeer en meer lopen en fietsen in alternatief 1, in vergelijking met alternatief 2, in het PlanMER meeweegt. Iets soortgelijks geldt voor sociale cohese: ook die waardeert het PlanMER in alternatief 2 hoger dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 1 meer wordt gewandeld en gefietst. Fietsen en wandelen bieden veel meer mogelijkheden voor sociale interactie tussen weggebruikers dan autoverkeer; fietsen en wandelen dragen zo sterk bij aan het versterken van de sociale cohesie. Als mensen elkaar op het voetpad of fietspad tegenkomen, is het veel gemakkelijker om even contact te maken, elkaar aan te kijken, te groeten of zelfs een praatje te maken; dat lukt niet met mensen zich verplaatsen in auto's. Sociale interactie tussen automobilisten beperkt zich doorgaans tot het opsteken van middelvingers. Daarnaast is meermaals in onderzoek aangetoond dat mensen veel minder contact hebben met hun overburen naarmate een weg drukker is met autoverkeer en dus minder makkelijk oversteekbaar. Omdat alternatief 1 sterk inzet op een transitie van auto naar actieve mobiliteit, denken wij dat alternatief 1 veel sterker bijdraagt aan het versterken van de sociale cohesie dan alternatief 2. We lezen graag in uw reactienota hoe u hierover denkt. In het PlanMER worden mitigerende maatregelen genoemd. We gaan hier op enkele daarvan dieper in:	Antwoord gemeente: Het is op dit moment nog niet duidelijk of en welke VRI's in Overvecht kunnen worden verwijderd door de aanleg van de HOV-baan of andere herinrichting. Dat zal nader onderzoek aan moeten tonen als we aan de slag gaan met het ontwerp en de verdere uitwerking. 3. Bij de bouw van de VO-school wenst u een fiets- en wandelvriendelijke inrichting en auto's moeten op (grote) afstand parkeren. Daarnaast moeten er bij de school een overdekte (liefst inpandig) stalling komen met voldoende veilig fietsparkeerplaatsen op eigen terrein en vanaf de stalling een directe toegang naar de ingang van de school. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. In de uitwerking van de locatie en ontwerp van het gebied rondom de VO-school en de VO-school zelf zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 4. Bij de nieuwe werkplekken wenst u een maximale fietstoegankelijkheid in de vorm van veilige routes en voldoende en veilige stallingen. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. Bij de ontwikkeling van extra werkplekken zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 5. U geeft aan dat u graag ziet dat er geïnvesteerd wordt in voldoende en veilige stallingen bij het station en dat daarvoor de gesprekken met ProRail en NS tijdig opgestart moeten worden. Antwoord gemeente: Op dit moment lopen de gesprekken met ProRail en NS waarin we op zoek zijn naar een (haalbare) locatie bij het station waar extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn en gedeeld mogen worden, zullen we dat doen. 6. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen wilt u echt dat fietsen wordt gefaciliteerd. Antwoord gemeente: Wij delen uw standpunt en met de voorgestelde maatregelen in de omgevingsvisie v.w.b. lopen, fietsen, auto en OV willen we er ook voor zorgen dat de vervoersarmoede vermindert en de gezondheid verbetert.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het planMER stelt voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Volgens het PlanMER leidt dit tot minder autoverkeer. Naar ons idee gaat die vlieger niet op, dit is veel te kort door de bocht. Er zal juist meer zoekverkeer komen, op zoek naar de laatste beschikbare parkeerplek, zolang het aantal auto's niet vermindert. Om autoverkeer effectief te verminderen is naar ons idee beleid nodig om autobezit te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door het instellen van een parkeertarief (is al een plan voor de hele stad). Daarmee wordt autobezit duurder gemaakt. Maar dat treft juist in Overvecht de mensen die toch al aan of onder het bestaansminimum zaten en zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven. We vinden het botweg verminderen van autoparkeerplaatsen, zonder aanvullend beleid om alternatieven te stimuleren, een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen graag uw reflectie hierop. • Om de CO2 uitstoot van het plan te verminderen stelt de PlanMER voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan stelt dat dat kan worden gedaan door extra laadpalen te plaatsen en lokaal energie op te wekken. Net zoals het verminderen van autoparkeerplaatsen volgens ons niet zal leiden tot minder autoverkeer, zo zal ook het plaatsen van laadpalen in Overvecht niet leiden tot de aanschaf van elektrische auto's. Daarvoor zal het bezit van dure dergelijke auto's zal gestimuleerd moeten worden. En dat is in een wijk als Overvecht, waar veel mensen aan of onder het bestaansminimum leven, veel teveel gevraagd. Bovendien zet de gemeente met de omgevingsvisie in op minder autoverkeer. Wij vragen u: hoe verhoudt het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto's in de wijk te krijgen zich met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer? Wij snappen het niet goed en vinden ook dit een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen ook hierop graag uw reflectie. We stellen andere (mitigerende) maatregelen voor: stimuleer het bezit en het gebruik van alternatieven voor de auto: • Bied mensen een fiets aan: zorg dat iedere volwassene en elk kind een fiets heeft, dat geldgebrek daar geen drempel voor vormt; • Bied gemakkelijk toegankelijke fietsenstallingen bij de bestaande en nieuwe woningen;	7. U geeft aan dat er volgens u nu onvoldoende oostwestverbindingen voor de fiets door de wijk zijn. En u vraagt zich af of op het kaartje het fietsnetwerk wordt weergegeven. Daarnaast vraag u zich af of de extra oost-west route door het groen op het kaartje, die aansluit op fietsbrug De Gagel klopt. Want dat zou volgens u positief nieuws zijn. Antwoord: het kaartje waar u aan refereert is inderdaad het fietsnetwerk zoals dat is gebruikt in de onderbouwing. Hierin is inderdaad een fietsverbinding opgenomen die aansluit op fietsbrug De Gagel. Echter, in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geven we aan dat de oost-west verbinding door het park nog niet vastligt en dat het vooral om een zoekgebied gaat. Maar dát er een oost-west verbinding moet komen ligt inderdaad vast. 8. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Antwoord gemeente: Bedankt voor uw suggestie. In de uitwerking van het centrumplan Overvecht (zie Overvecht Centrum: plan maken | gemeente Utrecht) zal worden ingegaan op de routes voor de fiets in en door het centrum (lokale routes). We nemen uw wens hier in mee. Vanuit de omgevingsvisie wordt er geen hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute gefaciliteerd door het winkelcentrum. 9. Binnen onze mogelijkheden dragen we graag bij aan het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen, zoals in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. Antwoord gemeente: Wij waarderen uw bijdrage aan de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst'. Ook gaan we in de uitwerking van de omgevingsvisie u als fietsersbond betrekken. Dat doen we bijvoorbeeld nu al in het project 'Herinrichting Amazonekwartier'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bied veilige fietsinfrastructuur in de hele wijk; • Bied fietsenstallingen dicht bij de werkplekken en (boven)wijkse voorzieningen (alle winkelcentra, scholen, gezondheidscentrum, zwembad, etc etc); • Stimuleer fietsen met (financiële) beloningen, campagnes en andere prikkels en incentives; • Zorg dat mensen een aangepaste fiets kunnen uitproberen en lenen als een gewone fiets voor hen niet (meer) mogelijk is; • Bied ook een professioneel ingerichte plek met begeleiding waar mensen zelf hun fiets kunnen (leren te) repareren, we bedoelen zoiets als BikeKitchen op veel plekken in de wereld al doet. Zet daar grootschalig op in. En verleid inwoners hiermee om de fiets te gebruiken. We lezen in de reactienota graag wat u vindt van deze ideëen en hoe u dat in de Omgevingsvisie vormgeeft. **Omgevingsvisie** We zijn blij met de doelen van de Omgevingsvisie, om het 'groen' en het 'blauw' te versterken. In een groene omgeving is het prettiger fietsen. Het plan voorziet in minder autoverkeer door de parken; daar keert de rust weer en wordt het veel fijner om de fietsen, hard te lopen en te wandelen. Dat de parken met fiets- en wandelroutes met elkaar worden verbonden maakt de situatie veel beter voor actieve mobiliteit. We zijn ook blij dat de gemeente voorrang wil geven aan lopen, fietsen en OV. De auto domineert nu nog veel doorgaande wegen en buurtstraten in Overvecht, zowel stilstaand geparkeerd als (vaak te hard) rijdend over de Dreven. Dat beperkt de leefbaarheid en levendigheid in de wijk en zorgt ook voor verkeersonveiligheid. Betere (wandel- en) fietsroutes binnen de wijk en met rest van de stad maken het aantrekkelijker om te fietsen. We zijn er blij mee dat het plan er in voorziet dat de Carnegiedreef en Zamenhofdreef autovrij worden gemaakt, een ingrijpende maatregel die er voor gaat zorgen dat de overlast door herrie en stank in de omgeving sterk verminderen. Dat leidt, zoals hiervoor bij de PlanMER al beschreven, tot een betere leefbaarheid en gezondheidswinst. Er zijn voor de auto voldoende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	alternatieven en heel veel verplaatsingen in de wijk én de stad zijn korter dan 7,5 km, die prima op de fiets gemaakt kunnen worden. De maximumsnelheid in de wijk wordt verlaagd naar 30 km/u (en op specifieke plekken tot 15 km/u). We willen dat er zo min mogelijk uitzonderingen komen op de verlaging naar 30 km/u. We zijn blij met de lagere snelheid, omdat een aanrijding van een fietser (of voetganger) door een auto bij deze snelheid veel gemakkelijker voorkomen kan worden, omdat er meer tijd is om af te remmen en omdat er minder tijd nodig is om tot stilstand te komen. En als er toch een aanrijding gebeurt, dan leidt dat tot veel minder ernstig letsel dan bij een hogere snelheid. *In Amsterdam is de maximumsnelheid stadsbreed in één klap verlaagd naar 30 km/u. We hebben met eigen ogen gezien dat in grote delen van de stad, ook op de grotere doorgaande wegen, de snelheid daadwerkelijk veel lager is geworden en er veel rustiger wordt gereden. Zelfs als maar een deel van de automobilisten zich er aan houdt, leidt dat tot grote navolging, omdat de mogelijkheden om in te halen heel beperkt zijn. De stad voelt veel vriendelijker aan.* We willen dat de inrichting van de wegen en straten in Overvecht wordt aangepast aan de nieuwe, lagere snelheid, zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgedrag van de automobilisten. Zodat de weg zonder handhaving al een V85 onder de 30 km/u heeft. En er indien nodig geloofwaardig gehandhaafd kan worden. Minder autoverkeer en de lagere snelheid in de wijk maakt dat volgens ons ten minste een deel van de verkeerslichten in de wijk kan verdwijnen. We gaan er vanuit dat de VRI's op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan. Er staan dan nog VRI's langs de NRU, de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en een enkele bij de goridaanse knoop naast het Overvecht Centrum. Op drukke kruispunten zijn verkeerslichten nodig om voldoende grote hiaten te maken in de kruisende verkeersstroom en een ordelijk verloop van het verkeer te borgen. Maar VRI's zijn niet nodig als het rustig genoeg is. Verkeerslichten zijn niet de meest veilige	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruispuntinrichting, zo liet de SWOV in eerder wetenschappelijk onderzoek zien. Uitzonderingen zijn onder meer verkeerslichten bij scholen waar grote groepen scholieren oversteken. Er dient afgewogen te worden of die helemaal weg kunnen, als oversteken ook zonder verkeerslicht voldoende veilig is (handhaaf het zebrapad), of dat het verkeerslicht tijdens de schoolspitsen moet blijven werken en daarbuiten uit (of op oranje knipperen) gezet kan worden. De Omgevingsvisie stelt voor dat een nieuwe VO-school wordt gebouwd. We willen dat de omgeving van de school fiets- en wandelvriendelijk wordt ingericht. Auto's in de nabijheid van de schoolingang leiden op veel andere plekken in de stad tot het gevoel dat het onveilig is om lopend of op de fiets naar school te komen. Daarom willen we dat auto's alleen op (grote) afstand van de ingang van de school mogen komen. En we gaan er vanuit dat, vanuit het hele principe van de Omgevingsvisie, de gemeente zorgt voor ruim voldoende en veilige fietsparkeerplekken op het terrein van de school. We lezen in de Omgevingsvisie dat het schoolplein buiten schooltijd openbare ruimte is, dat vraagt om extra aandacht voor (de veiligheid van) de stallingsmogelijkheden. We willen een overdekte stalling, liefst inpandig, met rekken met een aanbindmogelijkheid voor het slot van de fiets. Met een directe toegang vanuit de stalling naar de (hoofd)ingang van de school, zodat scholieren maximaal worden uitgenodigd om naar school te komen fietsen. Ook voor de nieuwe werkplekken in het gebied vragen we om maximale fietstoegankelijkheid. Veilige routes, voldoende en veilige stallingen moeten fietsen naar de werkplekken zoveel mogelijk faciliteren. Station Overvecht ligt ook binnen het gebied van de Omgevingsvisie. We willen veel betere mogelijkheden om fietsen te stallen. De inpandige stalling voelt nu onveilig en door zijn langgerekte vorm staan veel fietsen op grote afstand van de ingang van het station. Dat blijkt ook uit de grote aantallen fietsen die op het plein bij het station gestald staan. Dit biedt een rommelige en onverzorgde aanblik, dat maakt het gebruik van het station onaantrekkelijk. Laat hier zien dat u meent wat u in de Omgevingvisie opschrijft dat u inzet op het gebruik van het OV. Onze oproep: investeer in voldoende en veilige stallingen bij het station. Inpandig, verlicht, met veel doorzicht, bewaakt met menselijk toezicht, 24 uur gratis. Dit vraagt tijd en is de verantwoordelijkheid van niet alleen de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente. Er is nog best wat tijd tot het planjaar 2040, ga daarom nu al het gesprek aan met ProRail, de beheerder van de stationsomgeving. We vinden het belangrijk dat het autogebruik in Overvecht wordt ontmoedigd en het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De wijk biedt een aanblik alsof “iedereen” het normaal vindt om “alles” met de auto te doen. Maar in Overvecht heeft maar 58% van de huishoudens een auto ter beschikking. Dat is minder dan gemiddeld in de hele gemeente (inclusief de binnenstad, waar autobezit nog veel lager is), 64% van de huishoudens in Utrecht heeft de beschikking over een auto. Dat het autobezit in Overvecht zo laag is, komt niet omdat het OV en de fiets een groot aandeel in de mobiliteit hebben, maar gewoon omdat auto’s duur zijn en de inkomens in Overvecht laag. Daardoor hebben Overvechters relatief veel last van vervoersarmoede. Daarnaast is de gezondheid van de bewoners van Overvecht gemiddeld veel slechter dan die van andere inwoners van Utrecht. De levensverwachting in goed ervaren gezondheid is in Overvecht slechts 56 jaar tegen 64 jaar gemiddeld in heel Utrecht. Problemen met rondkomen dragen sterk bij aan een lagere ervaren gezondheid. Als mensen geen auto nodig hebben, scheelt dat behoorlijk in de kosten en kunnen mensen hun geld aan andere zaken uitgeven. Daarnaast draagt voldoende beweging bij aan de gezondheid. Dat kan door bijvoorbeeld voor dagelijkse dingen de fiets te pakken. Beweging draagt bij aan het voorkomen en verminderen van o.a. diabetes, hart- en vaatziekten, depressie en diverse soorten kanker. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen willen we dat fietsen echt wordt gefaciliteerd! We spreken veel inwoners van de wijk die niet durven te fietsen vanwege hun beleving van de verkeersonveiligheid. Dagelijks gebruik van het openbaar vervoer is voor een grote groep inwoners van de wijk te duur. We werken er met de fietscoalitie ‘Heel Utrecht Fietst’ al drie jaar hard aan dat meer Overvechters over een volwassen- of kinderfiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. Zonder fiets is je wereld te klein! Met de Omgevingsvisie ondersteunt de gemeente de doelen die we als fietscoalitie nastreven. We weten dat er weerstand bestaat vanuit een deel van de inwoners. Hun idee is dat ze afhankelijk zijn van de auto. Met het hoge autogebruik in de wijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beperken ze de ontplooiings- en ontwikkelingsmogelijkheden van andere inwoners, die niet (kunnen) beschikken over een auto. De Omgevingsvisie ondersteunt een verschuiving in dat beeld: ook inwoners zonder auto moeten zich veilig door de wijk kunnen verplaatsen. **Het fietsnetwerk** We zijn blij dat het fietsetwerk een upgrade krijgt. Met name oostwestverbindingen door de wijk zijn momenteel onvoldoende aanwezig. Tussen de Paranadreef en de Japuradreef staan nu geen fietsverbindingen ingetekend op de kaart in het Mobiliteitsplan. Bij de herinrichting van het gebied rond de Amazonedreef bleek dat het niet mogelijk is om een fietsverbinding in te passen op de Rio Negrodreef die aan de eisen voor een hoofdfietsroute voldoet. Stellen de kaartjes rechtsonderaan pagina 167 van deel B het fietsnetwerk voor? Daar zouden we heel enthousiast over zijn! We zien een extra oost-west route door het groen, die aansluit op fietsbrug De Gagel. En we zien in hetzelfde kaartje tussen de De Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug twee extra oeververbindingen over de Vecht. In de Omgevingsvisie deel A wordt expliciet aangegeven dat er een extra verbinding komt onder het spoor door en extra verbindingen over de Vecht. Dat vinden we hard nodig om Overvecht uit het isolement te verlossen én om ruimte te bieden aan het toenemend gebruik van de fiets. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Niet alleen wij vinden dat de verkeersveiligheid verbetert door knips in de doorgaande autowegen. Dat bevestigde ook de rechter, nadat wij bezwaar en beroep hadden aangetekend tegen het verwijderen van de bussluis in de Amazonedreef. De rechter gaf ons gelijk4: als de bussluis zou moeten verdwijnen (zoals een burgerinitiatief vroeg), zou de gemeente kostbare aanvullende maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de extra geluidshinder op de gevels van de woningen te beperken. Hiermee willen we aangeven dat ook volgens een onafhankelijke rechter knips in doorgaande autowegen bijdragen aan betere	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersveiligheid en minder geluidhinder. Dat gunnen we de inwoners van Overvecht van harte en daarom ondersteunen we de knips die in de Omgevingsvisie worden voorgesteld. **Vervolg** Het vraagt moed en doorzettingsvermogen van de bewoners, ambtenaren, wethouder en raad om over de voorgenomen maatregelen in de Omgevingsvisie met elkaar het gesprek te blijven aan gaan. En met elkaar door te pakken om de Omgevingsvisie verder uit te werken en tot een succes te maken. Dat vraagt om een gedegen uitwerking van maatregelen. En dus niet, zoals hiervoor al betoogd, om het opheffen van parkeerplaatsen zonder een alternatief aan te bieden, want dat vergroot alleen de weerstand. En ook niet door elektrisch vervoer te stimuleren, want elektrische auto's zijn voorlopig nog veel duurder dan gewone auto's en de Omgevingsvisie wil juist minder gemotoriseerd verkeer. Publieke middelen kunnen veel beter besteed worden dan aan het subsidieren van "stekkerauto's". Start met het stimuleren van fietsen, met maatregelen zoals hiervoor in diverse bullets beschreven. In lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie moeten juist fietsen en lopen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. Begin daar nu al mee! Binnen onze mogelijkheden dragen we daar graag aan bij, in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. We blijven graag op de hoogte. En we kijken uit naar uw antwoorden in de reactienota op de hiervoor gestelde vragen.	
599	Bij deze willen we reageren op de omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht en dan specifiek op de 2 tunnels voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en de wijk Tuindorp. Uit de visie volgt dat er betere verbindingen moeten komen tussen beide wijken maar of dat met dit voorstel ook wordt gerealiseerd naast de tunnels die er al zijn, wordt niet duidelijk. De punten die we zien en waar meer inzicht in moet komen om een afweging te kunnen maken zijn: • Welk probleem wordt er opgelost? De route de wijk uit kan nu al via de Tripkade en de Eykmanlaan. • Er is al grote drukte rondom schooltijden van de 3 scholen en twee extra aanvoer verbindingen maakt het minder veilig.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Op de plek waar de tunnels nu getekend staan, staan nu veel mooie grote bomen die het uitzicht op het spoor tegenhouden, het geluid van de treinen minder maken en helpen tegen fijn stof en milieuvervuiling. Het verwijderen van dit groen staat niet in verhouding tot het mogelijke voordeel van een tunnel. • Op andere plekken in Utrecht is nu al bekend hoe duur tunnels zijn, dergelijke kosten staan niet in verhouding tot het voordeel van de tunnel. • Daarnaast maken we ons ernstige zorgen om de overlast die tunnels kunnen veroorzaken voor de omwoners. Denk hierbij aan herrie, vuurwerk misbruik en licht van de tunnel die altijd aan moet staan. Nog afgezien van de vele jaren werk om ze te realiseren met veel bouwoverlast op al drukke punten. Als eventuele oplossingen zien we dat bijvoorbeeld de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan ongelijkvloers wordt gemaakt en daarmee veiliger en sneller wordt. En misschien kan onderzocht worden of de toegangspoorten van de huidige doorgang van de NS op betere plaatsen gesitueerd worden?	
600	Graag wil ik dat de leefbaarheid binnen de wijk Overvecht omhoog gaat en toekomstbestendig is. De ontwerp visie die ter inzage is gelegd geeft aan dit ook voor de bestaande bewoners van de wijk Overvecht te willen doen, alleen geven de ingediende documenten dit niet aan. Hiermee wil ik ervoor zorgen dat huidige bewoners, zoals ik, ook niet worden gedupeerd door nieuwbouw van 5000 woningen en 3000 werkplekken. Indien de gemeente de visie heeft dat in Overvecht deze aantallen woningbouw bij kunnen komen, moeten ze ook harde eisen en niet alleen de ondergrens van regelgeving opschrijven waar ontwikkelaars aan moeten voldoen en onderbouwen dat het geen negatieve effecten heeft en dat de ontwikkeling ten goede komt van de Wijk Overvecht Regelgeving is de ondergrens waar je aan moet voldoen, en Overvecht is al een wijk die afgeschilderd wordt als ondergrens van de samenleving om te wonen binnen Utrecht. Laten we nu met deze ontwikkeling ervoor zorgen dat de Wijk Overvecht een fijne omgeving wordt om te wonen voor iedereen. **Parkeren** Ik verzoek om te kijken naar de parkeernorm, u geeft aan dat dit volgens de parkeernorm gemeente Utrecht gaat. Dit betekent bij de bouw van 5000 woningen dat er maximaal 500 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden	Wij begrijpen dat de leefomgeving en het wooncomfort voor u en andere bewoners van Overvecht van groot belang is. Het is essentieel dat nieuwe woningen zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving. De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht biedt ons de kaders die nodig zijn om de toekomst van de wijk vorm te geven. Als bij de verdere uitwerking van de plannen blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of dat initiatieven in strijd zijn met de waarden die we hebben vastgesteld, zullen we zorgvuldig bekijken hoe maatwerk mogelijk is. De waarden en principes die in de beleidsnota zijn geformuleerd, zijn ons vertrekpunt en dienen als leidraad in ons streven naar een fijne en leefbare wijk voor iedereen. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zonder reductie. , Hierdoor zullen parkeerproblemen ontstaan in andere straten dan de nieuwbouw waar huidige bewoners last van zullen krijgen. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat er afwijkend op de parkeernorm niet 0,1 maar minimaal 1 parkeerplek voor elke nieuwbouwwoning ongeacht de m2 of woonvorm die in Overvecht gebouwd wordt hieraan moet voldoen. **Betaald parkeren** De documenten geven aan om de nieuwbouwplan gerealiseerd te krijgen moet er betaal parkeren worden ingevoerd. Dit beleid is niet voor de bewoners van Overvecht zoals wordt beweerd,, maar voor het maken van nieuwbouwplannen. Indien betaald parkeren word doorgevoerd mag er geen nadelig effect optreden voor de huidige bewoners. Aangezien de Ontwerp-omgevingsvisie het over verwijderen van parkeerplekken heeft om groen te creëren en maximaal 1 parkeervergunning per huishouden zodat nieuwbouw doorgang kan vinden. Het is niet reëel om te denken dat een huishouden van een grondgebonden woning met volwassen kinderen met 1 auto kan functioneren. Ik verzoek om in het parkeerbeleid en de Ontwerpomgevingsvisie op te nemen dat bestaande woningbouw gebouwd voor 2018 veen parkeervergunning kunnen opvragen met de eerste 2 auto's laag tarief van 12 euro p/m en dat de tarieven nog worden herzien ten gunste van de bewoners. Ook dit is niet voor de bewoners van Overvecht, terwijl gemeente Utrecht het tegenovergestelde beweerd. **Aantallen nieuwbouw** Welke garantie kunt u geven dat de onderzochte 7000 woningen en 4200 werkplekken in de rapportages niet in een later stadium toch worden gerealiseerd? Ik verzoek om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat er maximaal 5000 woningen en 3000 werkplekken bijkomen. **Stikstofberekening** Wij verzoeken om te kijken naar de stikstofberekening en vast te leggen dat er een nieuwe stikstofberekening wordt opgemaakt. Deze nieuwe berekening met de laatste versie van Aerius calculator, verkeersgegevens die niet ouder zijn dan 2 jaar en de nieuw parkeernorm van minimaal 1 i.p.v. 0.1 per woning,Het	**Parkeren** Voor de nieuwe woon- en werkplekken geldt de gemeentelijke parkeervisie. Bij ontwikkelingen hanteren we de vastgestelde parkeernormen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://parkeernormen.utrecht.nl/ Voor de hoogstedelijke gebieden en langs de Centrale as gaan we uit van lagere parkeernormen. **Betaald parkeren** Informatie omtrent betaald parkeren kunt u vinden op https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad . Invoer van betaald parkeren gaat stadsbreed en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. **Aantallen nieuwbouw** In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Als in de loop van de tijd blijkt dat er met behoud van de andere doelstellingen meer woningen gerealiseerd kunnen worden dan is dat niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor werkplekken. **Stikstofberekening** Voor de definitieve versie van de omgevingsvisie is geen nieuwe stikstofberekening uitgevoerd op basis van de laatste versie van de Aeriuscalculator. De stikstofberekening geeft een inschatting van de stikstofdepositie, maar bevat ook nog veel onzekerheden. Voor de afzonderlijke projecten worden te zijner tijd nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd in het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning op basis van de op dat moment meest recente versie van Aerius. Ook zullen dan de op dat moment geldende richtlijnen voor de stikstofberekeningen worden gehanteerd. Indiener benoemt "40% reductie vanwege toekomst". Wij gaan ervan uit dat de indiener doelt op het uitgangspunt van de inzet van 40% elektrisch

Nr.	Reactie	Antwoord
	MER rapport gaat uit van verkeersgegevens uit 2015 die door Goudappel zijn bewerkt wat geen realistisch beeld geeft over de wijk Overvecht. Zo blijven de volgende vragen onbeantwoord: Zijn hier alle ontwikkelingen opgenomen die tussen 2015 en heden al zijn gerealiseerd, wat doet economische groei en Welvaart met een wijk als Overvecht wat een voornamelijk laag inkomen wijk was waardoor er nu veel meer huishoudens zijn die een auto kunnen permitteren in de periode van 2015 tm heden? Wij verzoeken u om te verbieden gebruik te maken van 40% reductie vanwege “toekomst”. Dit is niet aantoonbaar en hierin niet realistisch om te gebruiken, graag andere vorm van onderb ouwing gebruiken om de stikstof depositie terug te brengen.Wij verzoeken u om te verbieden dat er zoals opgenomen in de stikstofberekening betaald parkeren gehele dag wordt uitgevoerd, dit is in strijd met het besluit gemeenteraad betaald parkeren van gemeente Utrecht. **Mobiliteit** Oud verkeersrapport ‘Veilig en verbonden Overvecht, afsluiting wegen’ geeft een negatief effect op de bereikbaarheid van bestaande woningen. Daarbij is het in de Ontwerp-omgevingsvisie niet aangetoond dat het creëren van eilanden geen problemen geeft bij verkeersincidenten wat een infarct met zich meebrengt door ontbreken van tweede uitweg. In de Ontwerp-omgevingsvisie vastleggen dat een ‘verkeersrapport’ niet ouder is dan 2 jaar en welke effecten de nieuwe verkeersstromen met zich meebrengt in verschillende scenario’s. De Ontwerp-omgevingsvisie geeft niet aan hoe de problemen bij de verkeerskruispunten worden aangepakt. Onderstaande geeft al een probleem aan terwijl dit theoretische benaderingen zijn. In u Ontwerp-omgevingsvisie opnemen dat alle kruipunten met een >0,8 worden aangepakt om toekomstige doorstroming te garanderen. Alle mitigerende maatregelen moeten voor startbouw van de 5000 woningen en 3000 werkplekken worden gerealiseerd. 16 Darwindreef- NRU 0.95 0.88 17 Moldaudreef - NRU > 1 > 1 Effect op bereikbaarheid hulpdiensten naar bestaande woningen bij afsluiten wegen is niet aangetoond. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de inzet snelheid/aanrij tijden hetzelfde blijft of verbeterd voor alle woningen in Overvecht.	bouwmaterieel. De gemeente Utrecht is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan de bouw emissieloos (en dus elektrisch) maken in 2030. Inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel vinden wij daarom niet onrealistisch. Als input voor de Aeriusberekening zijn de verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel VRU 3.4 gebruikt. Het basisjaar uit het verkeersmodel is 2015. De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden. **Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Natuur** De groenkaart in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 voor de groenberekening is niet de groenbeleidskaart van 2017. In de kaart laten we het huidige groen in de wijk zien. Hierbij maken we onderscheid of het groen in de hoofdgroenstructuur (conform beleids) valt of daar buiten. De doelen uit de omgevingsvisie zijn deels dezelfde als uit het groenbeleid maar zijn veel ambitieuzer. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels en intensieve groene daken zijn hiervoor goede voorbeelden. **Nieuwbouw/schaduw** In de omgevingsvisie nemen wij geen norm op voor bezonning. Deze zijn al opgenomen in de stedenbouwvisie. Ten aanzien van bezonning staat hier: "Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verminderen van parkeerplaatsen heeft het meeste effectieve effect om verkeer te verminderen en problemen met doorstroming te verminderen. Dit spreekt als een middel om te ontwikkelen en niet als een oplossing voor de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken u om andere mogelijkheden te zoeken dan het inperken van de in Overvecht bewoners levensstijl. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat alle kruispunten worden onderzocht om hier doorstroming te verbeteren. Beginnen met de kruispunten die >0,8 zijn. alle mitigerende maatregelen moeten gerealiseerd zijn voor start met de ontwikkeling van de 5000 woningen en 3000 werkplekken. Wij verzoeken u om te verbieden de onderbouwing te gebruiken voor het mobiliteitsplan om sterke maatregelen te nemen om groei tegen te gaan met autoverkeer. Bereikbaarheid van de wijk Overvecht met de auto moet gegarandeerd blijven door de gehele wijk. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen welke impact de groei Overvecht heeft van 1970 t/m 2022 als vertrekpositie te nemen in uw beoordeling. Deze periode is niet inzichtelijk gemaakt, is deze groei meegenomen op de reeds ontworpen wijk in 1970? Hierin hebben we een groei van 52 jaar wat niet wordt meegenomen in de ontwikkeling. **Natuur** Groenplan berekening gaat uit van een plan 2017, hierin is niet aangetoond dat de plannen in het plan van 2017 ook gerealiseerd zijn. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie een rapport bij te voegen dat aangetoond is dat de plannen uit 2017 ook gerealiseerd zijn. Daarbij ook de doelstelling groen herzien en bij nieuwe ontwikkelingen eisen meegeven dat groene gevels en Intensief groendak gebruikt moeten worden bij nieuwbouw. **Nieuwbouw** Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie aan te tonen wat 70m hoogbouw doet bij grondgebonden woningen die in de omgeving liggen. Profiel doorsnede van grondgebonden woning en parkwatertoren ontbreekt. Onderstaand afbeelding geeft aan dat de grondgebonden woningen aan de Lemnosdreef in een overgangszone zitten van hoogbouw. Aantonen wat de effecten zijn op de grondgebonden woningen en worden deze woningen uitgekocht om dit te realiseren?	21 september. " In de omgevingsvisie volgen we deze kwalitatieve uitgangspunten. **Water & riolering** De gemeente spant zich in om schade als gevolg van wateroverlast te voorkomen bij een neerslag van 80 mm/u. Deze 80 mm kan als het ware alsvolgt worden verdeeld: - 15 mm kan worden geborgen in infiltratievoorzieningen (90 % van de jaarlijkse neerslag) - 20 mm/u wordt afgevoerd middels een hemel- of infiltratiewaterriool; - 45 mm wordt tijdelijk geborgen in het straatprofiel; Door de hoeveelheid verharding zo klein mogelijk te maken zal de hoeveelheid neerslag die tot afstroming komt ook verminderen. **Fasering bebouwing Overvecht** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Geur** Het rapport waar u naar vraagt is te vinden in de bijlage bij het betreffende bestemmingsplan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01/b_NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01_tb7.pdf . Het aspect geur wordt, indien relevant, in de uitwerking van projecten meegenomen. In de omgevingsvisie Overvecht zijn er per gebiedstype spelregels opgesteld. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over

Nr.	Reactie	Antwoord
	Schaduw Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november in midden vensterbank binnenkant raam of bij aanwezigheid van een buitenruimte tot 3m uit de gevel in die betreffende buitenruimte. Nergens in de Ontwerp-omgevingsvisie wordt aangetoond wat de nieuwbouw massa's voor schaduwwerking hebben op de bestaande omliggende woningen. **Water & riolering** Nieuws en metingen geven steeds meer verontrustende beelden. Aangehouden eis om minimale waterberging van 20mm indien er al gevallen zijn van 94mm per één uur neerslag en op één dag van 160mm. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de eis voor waterberging eenmaal per jaar 50mm voor één uur moet zijn en 120mm eenmaal per 100 jaar in één uur. Riolering van mijn woning geeft nu al problemen bij hevige regenval wat bij meer woningen, verhard oppervlakte, alleen maar meer problemen gaat geven. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat voor realisatie van de nieuwbouw eerst mitigerende maatregelen moeten worden gerealiseerd voor starten van nieuwbouw werkzaamheden. **Fasering bebouwing Overvecht** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen als de bouwplannen worden uitgevoerd niet teveel hinder is bij uitvoering. Bouwmethodes zo vriendelijk mogelijk voor de omliggende bewoners. Vastleggen om trillingvrije methodes te gebruiken bij fundering, aanvoertransport geen hinder, belasting op bouwlocatie door modulaire bouw in plaats van traditionele bouw om bouwperiode te verkorten en overlast te verminderen voor de wijk Overvecht. **Geur** Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije MER-beoordeling voor bestemmingsplan NPDstrook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis	sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De omgevingsvisie Overvecht is geen basis voor een dergelijke procedure. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit u het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van onderzoek van onderzoeksbureau LBP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht. Graag wil ik u vragen dit rapport openbaar te maken en als bijlage bij te voegen. De Ontwerp-omgevingsvisie leidt tot alleen maar nieuwbouw en geen verbetering voor de wijk als er geen eisen aan de nieuwe ontwikkeling worden gesteld. Deze eisen en wanneer mitigerende maatregelen moeten worden doorgevoerd zijn in de Ontwerp-omgevingsvisie niet terug te vinden. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Indien er geen rekening gehouden wordt met de huidige bewoners van Overvecht zal ik bezwaar indienen en een planschadeprocedure opstarten. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie niet vast te stellen tot bovenstaande bezwaren inzichtelijk zijn gemaakt en onderbouwd voordat er door gemeente raad een definitief besluit wordt genomen.	
601	Als inwoner van Overvecht, zou ik langs deze weg willen laten weten dat ik tegen het Omgevingsvisie Overvecht 2040-plan ben. Wij (als Overvechters uit de wijk) willen onze bewegingsvrijheid beschermen en ik zie o.a. dat met deze planmakerij dit extreem ingeperkt wordt. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen daarom graag kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht. Al met al verzoek ik u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
602	Hierbij wil ik een eerste reactie geven op de omgevingsvisie Overvecht. Ik ben zeker geen voorstander van het sluiten van wegen. De wijk moet gewoon open en bereikbaar blijven voor dagelijks verkeer, en met behoud van voldoende parkeerplekken. Diverse mensen zouden in een isolement komen doordat er minder bezoek komt, of dat je niet meer met de auto boodschappen kan doen etc.. Ik vind het een benauwend ideee. Verder zou door het sluiten van hoofdwegen het verkeer omgeleid worden. Dit betekent dat het verkeer nogal	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000

Nr.	Reactie	Antwoord
	zal toenemen rond Overkapel, en de Wolgadreef. Om de snelheid van het verkeer te verlagen ben ik wel een voorstander van (50 - 30 kliometer), al vind ik 15 kilometer wel weer te ver gaan. Er wordt regelmatig veel te hard gereden (ook joyrijden Wolgadreef en Donoudreef), en er zou dan juist controle uitgeoefend moeten worden op deze automobilisten. Hoezo 5000 woningen erbij bouwen in Overvecht? Dit zal een benauwende boel worden, een prettige en rustige leefomgeving is toch echt van belang. Overvecht is een probleemwijk, de kans dat de leefomstandigheden zal verslechteren en de criminaliteit zal toenemen, is naar mijns inziens zeer groot bij het dicht bouwen van de wijk. Verder staat er dacht ik tot mijn schrik een rode vlak (stedelijk hoogbouw) bij de Wolgadreef, tegen over mijn huis op de Kastordreef. Dit blijkt dus volgen. [Medewerker gemeente Utrecht] die ik telefonisch heb gesproken een roze vlak te zijn. Dan nog is het niet duidelijk wat hier staat te gebeuren. Het verstuurde plan is niet concreet. Wat is de reden dat er niet voor gekozen is om de omringende bewoners hier meer in te betrekken. Wat is de reden dat niet iedereen in de gelegenheid is gesteld om een vragen lijst in te vullen. Bewoners hebben niet voldoende inspraak mogelijkheden gekregen. Ook denk ik dat het het omgevingsvisieplan door veel mensen niet word begrepen. Nogmaals: het verstuurde omgevingsvisieplan is niet concreet, en de plannen benauwen mij nogal. Deze mail is dus een eerste reactie, en ik zou hier later nog op terug willen komen als er meer duidelijk is geworden.	extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). 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 héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De roze vlakken zijn bestaande danwel wenselijke voorzieningenclusters. Er was bij meerdere mensen verwarring over. We hebben dit aangepast: de aanduiding voor voorzieningenclusters is op de kaart met een arcering aangegeven zodat de kleur van het gebiedstype met de spelregels weer goed afleesbaar is. Per gebiedstypen kunt u de spelregels voor ontwikkeling lezen in hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters

Nr.	Reactie	Antwoord
		besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken.
603	Ik sluit me aan bij de zienswijze van [indiener 514], zoals attached. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.”	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
604	Bij deze wil ik aangeven dat ik en mijn vrouw aansluiten bij de zienswijze van onze buren [indiener 514] De zienswijze die zij hebben opgesteld en verzonden hebben is ook namens ons. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:	beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
605	**Geachte lezers** Graag begin ik met een introductie van mezelf. Waaruit zal blijken dat ik niet een anonieme bewoner ben die uit gewoonte overal tegen is, maar dat ik een weloverwogen mening heb. **Kennismaking** Mijn naam is [NAAM], ik ben hoog opgeleid en woon al 40 jaar in Overvecht, eerst in een flat en later in een eengezinswoning. Ik woon en woonde altijd met veel plezier in Overvecht en heb me regelmatig verdedigd tegen het negatieve image van de wijk. Mijn reactie was om dan alle pluspunten te benoemen zoals: ik heb een heel fijn huis met voor stedelijke begrippen een grote tuin, in no time kan ik wandelend of fietsende de natuur bereiken, in de winter ben ik heel dicht bij natuurijs en in de zomer bij de plassen om te recreëren. En waar ik ook naar toe wil of dat nu het noorden van Nederland is of het zuiden, Amsterdam, België of Duitsland, ik zit zo op de snelweg. Ook is het heel fijn is dat het centrum van Utrecht zeer goed per fiets bereikbaar is, want ik ben een groot liefhebber van alles wat de stad Utrecht te bieden heeft.	We vinden het heel belangrijk om in contact te zijn met bewoners van Overvecht en te horen wat zij belangrijk vinden voor de wijk. We waarderen daarom uw betrokkenheid en de moeite die u heeft genomen om naar bijeenkomsten te komen en uw mening te geven. We begrijpen dat sommige keuzes in het ontwerp van de omgevingsvisie zorgen kunnen oproepen. Een omgevingsvisie is een redelijk abstract plan voor de ruimtelijke indeling van de wijk. Eén van de uitdagingen was dan ook om de ideeën van bewoners te vertalen naar dit abstracte niveau. In het begin van het proces waren de ideeën en oplossingen meer algemeen en gericht op de hele wijk. Later in het proces werden deze ideeën concreter en meer gericht op specifieke buurten. Tijdens de tweede Visiedenkersbijeenkomst hebben we deze keuzes op buurtniveau besproken. Het afgelopen jaar hebben we op verschillende momenten de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie met u gedeeld. Voor sommige thema’s, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was dat minder het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen het echter tot mij doordrong wat de omgevingsvisie precies behelst - en dan heb ik het in eerste instantie over het voorstel voor een rigoureuze wijziging van het verkeersnetwerk met ongelofelijk veel beperkingen voor het auto verkeer- kantelde mijn gevoel totaal. Als dit werkelijk tot uitvoer wordt gebracht, wil ik subiet verhuizen. Immers ik wordt op gesloten in mijn eigen wijk! Weg is mijn vrijheid om zo te leven zoals ik zelf wil. Het zal duidelijk zijn dat ik zo meteen in mijn stuk kritiek zal leveren op de plannen, toch wil ik graag dat u van mij ook het volgende weet: ik vind dat we goed voor onze aarde moeten zijn, ook zeker voor toekomstige generaties. Ik ben voor het behalen van klimaatdoelen op diverse gebieden en manieren. Ik heb een aantal keren op de partij voor de dieren gestemd en ook wel eens op Groen links. Ik lever ook al mij eigen bijdrage: ik vlieg bijna niet, heb een goed geïsoleerd huis en zonnepanelen, ben altijd zuinig met water, ga bijna nooit met de auto naar het centrum en gebruik ook zo min mogelijke de auto voor korte afstanden. Wat mij betreft kan het auto gebruik in zijn algemeenheid zelfs ontmoedigt worden. Echter het is niet ok om dit zo extreem te doen voor een wijk als Overvecht. En de wijze waarop de gemeente Utrecht dit vorm probeert te geven en probeert door te drukken is ronduit schandalig te noemen. **Kritiek op de wijze waarop** De manier waarop de gemeente de omgevingsvisie presenteert (het blijkt een vervolg op het Omgevingsprogramma dat niet goed was verlopen) en hoe ze haar ideeën bij de Overvechtse bevolking probeert door te drukken is op vele manieren niet ok: Er is sprake van misleiding, er worden oneigenlijke en gelegenheidsargumenten gebruik, er worden inspraak momenten georganiseerd zonder dat die leiden tot werkelijke inspraak, mensen worden in enquêtes in een de richting gemanoeuvreerd die wenselijk is voor de gemeente, enzovoorts. Daarbij moet gezegd worden dat, ondanks de pogingen van de gemeente om de Overvechters op grote schaal te infomeren, dit absoluut niet gelukt is. Om met het laatste te beginnen: **Overvechters blijken een moeilijk te bereiken doelgroep** Tot voor kort denk ik dat meer dan 95% van de bewoners van Overvecht niet of nauwelijks van de omgevingsvisie op de hoogte was en zeker niet van de	geval. Dit is ook terug te lezen in het participatieverslag. Waar mogelijk, hebben we het ontwerp aangepast aan wat belangrijk is voor de bewoners van Overvecht. In het verslag kunt u lezen hoe we dat hebben gedaan. Soms zijn er echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege bredere belangen in de stad of omdat experts dit nodig vinden om de wijk ook in de toekomst leefbaar te maken en houden. We zijn altijd open geweest over deze afwegingen. Bij het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Dit proces kende echter beperkingen, zoals beschikbare tijd en middelen. Binnen deze grenzen denken we voldoende bewoners te hebben gesproken om een goed beeld te krijgen van wat belangrijk is voor Overvechters en wat zij van bepaalde ideeën vinden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Veel Overvechters hebben aangegeven het groen in de wijk erg te waarderen. Het groen zou volgens hen niet mogen verdwijnen voor bijvoorbeeld woningbouw. En als er veel gebouwd wordt, dat er dan ook genoeg groen is voor huidige en nieuwe bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rigoureuze wijzigingen voor het autoverkeer. Ik heb dat enkele keren gepolst in de omgeving van waar ik woon (misschien dat de recente petitie, demonstratie en publiciteit daar nog iets aan veranderd hebben). Ik schat dat van de 35.000 mensen slechts enkele honderden (redelijk) goed op de hoogte zijn. Op grond van deze getallen kan de gemeente geen conclusies trekken over wat de Overvechters vinden en daarbij is het grootste deel zeker niet blij met alle plannen en is er veel kritiek. Diverse mensen hebben dit op diverse manieren en op diverse tijdstippen geuit. (zoals onder anderen het NAAM). De gemeente beroept zich op de resultaten uit een enquête, maar die was zo op gesteld dat er eigenlijk alleen antwoorden konden ontstaan die wenselijk waren voor de gemeente. Ik heb zelf 3x geprobeerd het in te vullen, maar kon mijn eigen mening en kritiek er absoluut niet in kwijt. *De gemeente gebruikt (of misbruikt) de enquête alsof de plannen voortkomen uit de Overvechters zelf. Zoals mevrouw van Hooijdonk tegen me zei over het veranderen van de infrastructuur voor auto's: de Overvechters willen dit, want bij hen staat veiligheid op nummer 1! Dat was haar conclusie over de ingevulde vragenlijst over de omgevingsvisie. Op de wijze van argumentatie kom ik nog terug…* Ik beaam dat Overvechters niet een gemakkelijk te bereiken doelgroep zijn, maar dat geeft de gemeente niet het recht onjuiste conclusies te trekken en op grond daarvan onjuiste informatie te verspreiden. Omdat de gemeente zich er wel van bewust is dat ze de meeste mensen niet bereikt heeft, zal ze daar dus meer haar best voor moeten doen. Dit door zich allereerst te realiseren wat voor mensen er in de wijk wonen en wat maakt dat er weinig reacties komen. Bij het her en der navragen hoorde ik het volgende: er wonen veel allochtone mensen die de taal niet goed beheersen en bovendien de cultuur van inspraak en invloed in Nederland niet kennen. Er zijn veel ongeletterden, veel mensen met psychiatrische problemen, veel gehandicapten, veel mensen met psychische problematiek, veel mensen die zo bezig zijn met overleven dat ze geen aandacht kunnen hebben voor iets dat buiten hen ligt, mensen die denken het zal mijn tijd wel duren (het is pas in 2040), mensen die denken toch	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Op dit moment blijkt dat circa 53% van alle verplaatsingen in Overvecht met de auto wordt uitgevoerd (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Door de aanleg van o.a. de HOV verbinding en de maatregelen voor fiets en lopen in de omgevingsvisie daalt dit aandeel fors. Het aantal OV-reizigers ter hoogte van Overvecht centrum neemt naar verwachting toe met 14.500 - 17.000 reizigers. Door o.a. deze toename vinden wij dat het aanleggen van een HOV verbinding wel degelijk een verbetering is voor de mensen in Overvecht. Verder blijven alle voorzieningen, woningen en bedrijven met de auto bereikbaar. Ook blijft er parkeergelegenheid beschikbaar. Wij begrijpen dat u vindt dat de huidige fietspaden en wandelroutes in Overvecht voldoende zijn en dat extra investeringen op dit gebied wellicht overbodig lijken. Toch kiezen we voor uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de omgevingsvisie. Toekomstbestendigheid: De groei van de bevolking en de toename van het aantal fietsers en voetgangers vragen om een toekomstbestendige infrastructuur. We willen ervoor zorgen dat de routes ook op lange termijn voldoende capaciteit bieden, comfortabel en toegankelijk blijven, zonder congestie en met voldoende veiligheid voor alle gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen invloed te hebben. Mensen die slechten ervaringen hebben met de gemeente of specifiek met mevrouw van Hooidonk. Zij zeggen de gemeente luistert toch niet naar bewoners bijvoorbeeld: In onze straat hebben we een paar jaar geleden gevraagd om drempels omdat er een paar gekken waren die steeds hier keihard reden, maar de gemeente heeft er op geen enkele manier gehoor aangegeven. Andere inwoners hadden gevraagd om extra stoplichten op bepaalde plekken na een ongeluk, dit gebeurde ook niet. Sommige mensen zeggen laten ze maar eerst mijn dak goed repareren of benoemen iets anders wat voor hen prioriteit heeft. Ondanks deze moeilijk te bereiken doelgroep is draagt gemeente toch de verantwoordelijkheid om de belangen van al haar inwoners te behartigen dus ook van deze wijk waarvan de bewoners dat zelf niet goed kunnen. Overvecht is in veel op zichten een kwetsbare wijk en daar moet ook goed voor gezorgd worden. *Opmerkelijk:* *In een gesprek met een raadslid van Groen links werd als verdediging van de niet effectief gebleken aanpak gesteld: 'Maar Overvecht is helemaal geen kwetsbare wijk'. Dat vond ik het stuitend. En niet getuigen van inlevingsvermogen of van besef welke grote invloed politieke besluiten hebben in de praktijk.* **Vraag is de gemeente wel echt geïnteresseerd in de mening van de Overvechters?** Ik was zelf een van de mensen die als 'Visiedenkers' waren benoemd. Er waren twee bijeenkomsten belegd, bij de eerste waren zo'n 80 mensen aanwezig en bij de tweede zo'n 50. Ik moet zeggen dat zeker de eerste keer alles heel goed georganiseerd was door een bureau. Allerlei onderwerpen kwamen aan bod en het leek net alsof iedereen kwijt kon was hij of zij wou. Het was de verwachting van de aanwezigen dat veel van wat gezegd was in de toekomstige plannen terug te vinden zou zijn (en ooit terug te zien in de wijk). Echter bij de tweede bijeenkomst was er al niet veel meer over. De eerste keer had ik trouwen al	Veiligheid en Comfort: Hoewel er momenteel diverse routes beschikbaar zijn, willen we de veiligheid en het comfort van deze routes verbeteren. Dit betekent bredere paden, betere verlichting, en veiliger oversteken, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Verbindingen en Toegankelijkheid: Nieuwe fiets- en wandelpaden kunnen betere verbindingen creëren tussen verschillende delen van de wijk en andere wijken, en toegang tot belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en recreatiegebieden verbeteren. Duurzaamheid: Door het aanmoedigen van fietsen en wandelen willen we bijdragen aan een duurzamer en milieuvriendelijker vervoerssysteem, wat ook past binnen bredere doelstellingen van de gemeente op het gebied van klimaat en leefbaarheid. We begrijpen uw zorgen over de kosten van deze projecten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat investeringen in fiets- en wandelinfrastructuur vaak resulteren in brede maatschappelijke baten, zoals betere gezondheid, minder verkeersdruk, en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stemmen gehoord die zeiden:' we kunnen hier wel van alles zeggen, maar het is toch al lang besloten'. Ik kom dat niet eerst niet geloven, maar nu wel. Alles stond in hoofdlijnen al lang vast, de input van bewoners gold slechts enkele details. De bijeenkomsten hadden ten doel om als gemeente te kunnen zeggen dat ze formeel aan alle procedures hadden voldaan. **Eigenlijk zijn we met zijn allen in de fuik gezwommen die de gemeente voor ons had klaar gelegd.** Dat begint al met de introductie van het plan: De omgevingsvisie zou ten doel hebben om van de wijk Overvecht te 'verbeteren', want schreef de gemeente: het wordt nog fijner, socialer, groener. En oja er moeten wel 5000 woningen bijgebouwd worden maar dat schept ook weer extra kansen voor Overvecht. Pas na verloop van tijd kwam ik erachter dat we niet alleen te maken krijgen met de ingrijpende toename van de bevolking met een kwart tot een derde, maar dat op slinkse wijze er ook in het plan vervat zit de hele wijk autoluw te maken. Dit als uitvloeisel van de politieke koers van Groen Links, wat door velen trouwens opgevat wordt als vooral de drijfveer en politieke ambitie van mevrouw van Hooijdonk, die wel erg strikt en rechtlijnig haar eigen koers volgt. Er werd continue gesuggereerd, bij verschillende bijeenkomsten aangaande omgevingsvisie, en ook bij de enquête dat van alles mogelijk zou zijn voor Overvecht. Maar in feite werd alles zo gemanipuleerd dat bij het verzamelen van informatie, via antwoorden op vragen, slechts twee antwoorden mogelijk waren. Bijvoorbeeld de vraag wordt gesteld: er moeten 5000 woningen worden gebouwd, wilt u dit in de vorm van laagbouw of hoogbouw? Het antwoord staat dan van te voren als vast en de gemeente krijgt het antwoord dat ze wil. Dat is hoogbouw, iedereen weet immers dat zoveel woningen niet te realiseren zijn in laagbouw. Ook wordt gebruikt gemaakt van een uitspraak dat als een mantra wordt gehanteerd: 'niet bouwen in het groen'. Maar waar dan wel gebouwd moet worden en welke negatieve consequenties dit heeft, daarover spreekt men niet. Zoals verdichting volgens ontoelaatbare normen en absurde ideeën.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het zelfde gebeurt bij het onderwerp verkeersveiligheid in Overvecht. Het is een open deur dat iedereen een veilige wijk wil, dus je zegt ja, maar niet wordt benoemd dat dit antwoord leidt tot plannen die zeer ingrijpend zijn, die totaal over de top zijn, onnodig en absurd en op geen enkele manier in relatie staan tot het benoemde. Want hoeveel mensen zullen ervanuit gaan dat dit omgezet wordt in een verregaande maatregelen en zoals het afsluiten van meerdere hoofdaders voor verkeer, het instellen van bloemkoolwijken het overal omlaag brengen van de maximum snelheid naar 30 of zelf 15 km. Maatregelen die al het auto verkeer binnen Overvecht en naar buiten Overvecht zo goed als onmogelijk maken. Als het de gemeente **werkelijk** om verkeersveiligheid gaat, hadden ze 25 jaar geleden al moeten ingrijpen of 10 jaar geleden of 5 jaar gelden of **nu.** En dat is eerder op diverse manieren door diverse bewoners aangevraagd! Om de eigen zin door te kunnen drijven worden diverse gelegenheids- en **oneigenlijke argumenten** gehanteerd. Ik noem enkele: als argumentatie voor het afsluiten van de Carnegiedreef is genoemd: Voor de veiligheid (dat kan ook met minder ingrijpende maatregelen), het is een weg door een woonwijk (dit klopt niet er staan heel weinig huizen aan). Deze weg wordt gebruikt als sluipverkeer (dat lijkt mee niet logisch want het is een route die vooral door Overvechters (en mensen die er werken) gebruikt wordt. En voor zover er wel wat (sluip) verkeer van de ringweg is, dan ontlucht dat de ringweg tenminste een beetje (de Carnegiedreef heeft van dat verkeer niet of nauwelijks last). **Niet is onderzocht: wat de consequenties zijn van alle auto maatregelen.** Het afsluiten van meerder hoofdaders en doorgaande routes, het instellen van bloemkoolwijken (met 1 in – en uitgang), snelheidsbeperking tot 15 of 30 km, het versmallen van wegen en het maken van eenrichtingswegen (dit is nu al een groot probleem bij de Marnixbrug). Het afsluiten van en van de twee belangrijke viaducten en essentiële verbinding met de stad bij station Overvecht. Dit alles zal tot een grote en onoplosbare verkeerschaos leiden. Want het verkeer dat geblokkeerd wordt kan nergens anders naar toe. De	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente suggereert dat dit verkeer naar de rondweg moet, maar die staat nu al voor het grootste deel van de dag vol. Er gaat een zeer penibele en niet acceptabele situatie ontstaan dat je je eigen wijk niet meer in of uit kunt komen. Dat kan namelijk wel uren gaan duren! Hoe laat kom je dan op je werk aan of bij een(hulpverleners) afspraak. Hoeveel tijd gaat boodschappen doen kosten, het ophalen van kinderen en allerlei anderen zaken? *Kijk eens naar de verkeerschaos die in Amsterdam ontstond na het afsluiten van 1 weg.* *Dat kon nog terug gedraaid worden. Maar als de flats op de Carnegiedreef er eenmaal staan en de rest van weg in beslag wordt genomen door de hoge snelheidslijn, is dit* ***onomkeerbaar.*** Als argument om het autoverkeer zo goed als onmogelijk te maken in Overvecht wordt ook gebruikt dat Overvechters hun auto vaak gebruiken voor korte afstanden. Ik weet niet of dit klopt maar stel dat het waar is, is het antwoord dan: foei dat mag niet daarom sluiten we voor straf alle wegen af?? **Wat zijn de verwachtingen eigenlijk van de gemeente?** Denkt de gemeente dat het voor mensen zo maar mogelijk is om van hun auto af te zien? Er zijn heel veel reden waarom de auto voor mensen belangrijk kan zij:. Voor hun werk, voor vervoer van anderen (kinderen), voor mensen die slecht ter been zijn (in Overvecht wonen heel veel ouderen), voor mensen die op een andere manier gezondheidsproblemen hebben. Voor als je spullen moet vervoeren of als je überhaupt niet kunt tillen, voor als je veel taken hebt en openbaar vervoer veel te veel tijd in beslag neem of als je mantelzorger bent. Als je naar moeilijk bereikbare bestemmingen gaat of op vakantie. Voor als het slecht weer is, of je heel moe bent. Ook is auto verkeer nodig voor de mensen die met gehandicapten vervoer of regio taxi's worden op gehaald. Openbaar vervoer kost zijn algemeenheid (zeker bij overstapsituaties) heel veel meer tijd en is ook best heel duur. *Een voorbeeldje: van de week moest ik met openbaar vervoer van een locatie in Ede naar mijn huis in Overvecht dat is 53 km. Het heeft mij 3 uur gekost, 2*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	uur voor de reis zelf, maar omdat ik moest wachten op iemand die mijn naar het station (in Lunteren) wilde brengen nog een uur extra. Dus je kunt wel willen dat mensen hun auto laten staan, maar veel mensen zullen daar niet toe in staat zijn en/of niet toe bereid. En wat als over enkel jaren alle auto's elektrisch rijden??? **Mensen worden misleid door te beginnen met prachtige woorden en beloften.** We worden in de diverse vormen van berichtgeving (waaronder de omgevingsvisie zelf) gepaaid met boodschappen als: het wordt groener in Overvecht. En mocht er wat groen weg gaan door nieuwbouw dan komt het elders terug. Dat klink wellicht aanlokkelijk maar wat is dit voor rare belofte? Hoeveel Overvechters hebben geklaagd dat ze te weinig groen ervaren? We staan juist bekend weliswaar als een flatten-wijk maar wel met veel groen. Op enkele plekken waar dit niet zo is; lijkt het me geen probleem om het daar wat groen toe te voegen. En weer is hier de fuik: **als je het groener wilt dan moeten er wel parkeerplaatsen weg**. Maar waarom? Er is nog ruimte genoeg in de ooit heel ruim opgezette wijk.? **Wat is de verwachting van hoge snelheidslijn?** Blijkbaar leeft het idee bij de gemeente (verantwoordelijken van de totstandkoming van de omgevingsvisie) dat op dit moment heel veel mensen de auto gebruiken om naar het centrum te gaan (stad of station) en dat als de hoge snelheidslijn er is ze dit niet meer zullen doen. Maar om hoeveel mensen zou dit nu **werkelijk** gaan? Wie gaan er nu dagelijks met de auto naar het centrum of het station? Ik denk dat dit maar heel weinig mensen doen. Bijna iedereen gaat nu ook al met de fiets of het openbaar vervoer. Daar zal met een HSL weinig verandering in komen. Wat kan dan het rendement worden van die nieuwe lijn?. Zo'n lijn zal heel veel geld kosten maar niet tot veel meer passagiers leiden. Dus wat kan de HSL opleveren en voor wie is dit een verbetering? Wellicht wordt gedacht dat de nieuw inwoners (van de nog te bouwen huizen), massaal van de HSL gebruik gaan maken en geen auto meenemen naar Overvecht. Maar zullen ze dat gaan doen? Denkt de gemeente echt dat ze mensen min of meer kunnen dwingen tot het uitsluitend gebruik van het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	openbaar vervoer? Zullen mensen dat die een (vaak) duur huis kopen ermee akkoord gaan dat ze hun auto hier praktisch niet kunnen gebruiken? **Gemeente luistert niet echt naar haar inwoners** Ik vind het ernstig dat de gemeente continu doet of ze de mening van haar bewoners belangrijk vindt, maar keer op keer laat zien dat ze er niet of nauwelijks naar hen luistert. Ik heb dit zelf ook al meerdere keren meegemaakt. Ik heb diverse brieven geschreven waarin ik mijn kritiek heb verwoord, diverse keren heb mevrouw van Hooidonk aangesproken op de plannen (tijdens bijeenkomsten). Ook heb ik heb een gesprek geregeld met wethouder Streefland. Ik word aangehoord, maar verder gebeurt er niets. Ik moet het doen met algemene ontkennende en afwijzende en vage antwoorden zoals: we kunnen nou eenmaal niet iedereen tevreden houden. **Een recent voorbeeld van het niet luisteren naar de bewoners.** Ik woon in een doodlopende straat. Er zijn parkeerplekken in de straat die dwars op de onze staat. Hier waren al 2 laadpalen voor auto's, om de hoek zijn nog twee en nog iets verder nog eens twee. Toen we als bewoners hoorde dat er nog 2 laadpalen bij geplaatst zouden worden hebben we daar tegen geprotesteerd met goede redenen: Van de acht palen wordt vaak niet eens gebruikt. Soms staat 1 auto te laden en een keer zag ik dat het er twee waren (ik controleer dit bijna dagelijks). Toen we de gemeente hiermee confronteerde en vroegen waarom nog meer laadpalen geplaats werden, kregen we te horen dat er wel iemand daar wel gevraagd zou hebben. (een leugen). Naar onze bezwaren werd niet of nauwelijks geluisterd en er is in elk geval niets mee gedaan. Omdat de wijk deze parkeerplekken nog niet kan missen zoeken de bewoners alternatieven: ze parkeren hun auto in hun kleine (betegelde) voortuintjes, of schots en scheef in de doodlopende weg. Dit brengt de speelplek van kinderen in gevaar, die bijna geen plek meer hebbben en het achteruitrijden is zeer risicovol voor de kinderen (en zeer lastig voor een aantal bewoners). Dit geeft geen vertrouwen in de gemeente.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vertrouwen Wat ook niet vertrouwenwekkend is, is dat in 2019 bewoners te horen kregen dat Overvecht van het aardgas af moest en dat ze hun huis moesten isoleren en een warmtepomp moesten aanschaffen (en dat dit hen 30.000 tot 60.000 zou kosten. In een latere fase werd de wens van de bewoners niet gevolgd om het een hybride pomp te laten zijn. Daarna zou het een aansluiting op het warmtenet worden. En nu blijkt het warmtenet niet door te kunnen gaan zegt van Hooijdonk in een interview op tv en is het op eens zorgelijk is dat zoveel mensen een warmte pomp hebben….. **Ook nog een voorbeeld van een prachtige belofte:** Er komen allemaal fiets paden en wandelpaden bij ('kijk toch een hoe fijn Overvecht wordt'.) Maar ook dit is een onderdeel van de fuik. De nadruk wordt gelegd op iets positiefs om te verhullen waar de negatieve impact van het totale plan zal zijn. Er is geen gebrek of probleem op dit onderwerp, want je kunt nu ook al prima door Overvecht fietsen en overal naar toe. Ik denk dat ik minstens op 6 verschillende manieren naar de stad kan fietsen, waaronder best leuke routes (zoals langs de Vecht). Voor wandelen geldt het zelfde. Er zijn diverse mogelijkheden en langs parken, door de boomgaard, langs de vecht, door de weilanden enzovoort. Wellicht kan er nog iets hier een daar iets toegevoegd worden maar een groot fietsen of voetgangersplan is onnodig en echt zonde van het geld. **Tot slot** Ik pleit er voor dat de voorgenomen ingrijpende verkeersmaatregelen die de auto moeten verdrijven uit Overvecht allemaal niet doorgaan. Dat goed doordacht wordt wat wel mogelijk is. En ik doe een beroep op alle betrokkenen van de gemeente, de burgemeester wethouders en de raadsleden om zich bij hun plannen goed in te leven in de mensen die te maken krijgen met deze maatregelen. En dat zij er zelf voor zorgen dat ze de consequenties van al deze maatregel afzonderlijk en ook gezamenlijk overzien.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mag toch echt niet kunnen dat met name het politieke programma van met name een partij en wellicht zelfs van een persoon in het bijzonder, in zo'n grote mate het dagelijks leven van een hele grote groep mensen (ter grootte van een heel dorp) gaat bepalen en zij ernstig beperkt gaan worden in hun dagelijks leven en vrijheid en geïsoleerd raken van hun omgeving. Deze plannen zoals verwoord in de omgevingsvisie zij extreem ingrijpend en moeten als onaanvaardbaar worden beschouwd. Ik hoop dat de inspanningen van de mensen die een zienswijze hebben ingediend niet voor niets is geweest.	
606	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De inperking van uw bewegingsvrijheid heeft alleen (en beperkt) betrekking op het gebruik van de auto. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, alleen inderdaad soms via een andere/langere route. Deze ingrepen hebben voor de bewegingsvrijheid lopend, fietsend of met het openbaar vervoer en de leefbaarheid sterk positieve effecten.
607	[indiener 514] heeft namens bewoners een brief verzonden aan u, zie mijn bijlagen In deze bijlage staat een visie verwoord waarin ik mij geheel kan vinden. Daarom wil ik dat deze visie ook als namens mij verzonden wordt beschouwd.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
		woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
608	Helaas kon ik niet naar de bijeenkomsten die jullie in april hadden georganiseerd (in een eerder stadium heb ik me wel laten informeren op het winkelcentrum). Op de RTV Utrecht app zag ik dat er nog deze week gereageerd kan worden op de plannen. De plannen voor het centrum zelf (qua woningen, een plein etc) zien er mooi uit. Wel wil ik benadrukken dat er zoveel mogelijk bomen behouden zouden moeten worden. Dat de Carnegiedreef aangepakt gaat worden verbaast me. Het is een mooie laan die (volgens mij) goed functioneert. Goed hoe racegedrag wordt	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegengegaan. Handig voor een tussendoor route als je naar de jumbo of Karwei gaat en een keer de auto nodig hebt. Wat als een ieder via de Einsteindreef en buitenring moet (Waar het nu al verschrikkelijk druk is op bepaalde momenten). Zeker voor oudere mensen lijkt het me fijn als er een tussendoormogelijkheid blijft. Succes met het verwerken van alle opmerkingen en verder bouwen aan de plannen.	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
609	1. Tussen mijn woning aan de Tannhauserdreef (eerste verdieping, woonkamer aan de Winterboeidreef) en het spoor zijn er plannen voor hoogbouw. Voor mij een verschrikking: als er iets voor mij belangrijk is, is het zonlicht, en ik zou het heel erg vinden als dat door (hoog)bouw wordt weggenomen. Extra minpunt: wij betalen hier verplicht veel geld voor de verwarming(stadsverwarming) en dat wordt 's winters voor een deel gecompenseerd door de zon: als die schijnt (de woonkamers liggen hier op Zuid-Oost) is de woning toch redelijk opgewarmd. 2. Ik heb nooit anders gehoord, dan dat het bestemmingsplan voor de spoorzone is: groen, met daarin plaats voor utilitaire gebouwen zoals scholen, kerken en moskee's. Geen woningen. Laat dat alstublieft zo blijven. 3. Er wordt gesproken over winkels. Van de winkels die er nu zijn, lopen er maar een paar goed: (Marokkaanse) bakker en groenteboeren/slagers. Ik heb er geen vertrouwen in dat winkels het hier goed gaan doen en dan krijg je leegstand en verloedering. Het Groot Winkelcentrum Overvecht (zo heet het in de volksmond nog steeds, maar officieel is het Shopping Center Overvecht) is hier op loopafstand en daar doen de mensen hun boodschappen (op drie drie genoemde winkels na). 4. Als ik mij de plannen voorstel (vier torenflats hier ertussen) zie ik dat er veel groen verdwijnt, en dat op het stukje rond de vijver/sloot/Cléophasschool straks niet tien, twintig of dertig mensen gaan recreëren, zoals nu, maar driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd. Daar is uiteraard geen plaats voor op dat kleine stukje. Weg leefbaarheid.	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De omgevingsvisie geeft hier uitgangspunten voor. De beoogde verdichting geeft draagvlak voor goede voorzieningen, een HOV-buslijn, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken. In de planuitwerking van de van de omgevingsvisie krijgt groen een belangrijke plek. Dit gebeurt wel op verschillende manieren in de verschillende kleuren gebiedstypen. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. De opgave bij verdere verdichting van het stationsgebied is het inpassen van een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied. Op de kaart zijn hiervoor

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Overvecht is al een wijk die veel zorgen geeft. Waarom moet nu juist Overvecht ook weer de prijs betalen van hoogbouw bij het station Overvecht? Ik vermoed namelijk dat u de wijk Tuindorp met rust laat. Ik zie geen enkel voordeel voor onze wijk, alleen veel nadelen. Ik hoop dat u in uw wijsheid zult besluiten deze groenstrook met rust te laten. Ook fijn voor de bezoekers van de moskee en de scholen.	groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken.
610	Het enige argument wat ik heb gehoord is dat er een verbinding tussen deze twee wijken moet komen. De reden hiervoor en wie hier om gevraagd heeft is mij niet duidelijk geworden. Verder heeft het me onaangenaam verrast dat er geen communicatie is geweest met de bewoners van de betrokken wijk, zeker omdat de gemeente Utrecht burgerparticipatie zeer belangrijk vind. Ik wil graag helderheid op de volgende vragen: Welk probleem denkt de gemeente op te lossen met het realiseren van deze tunnels? Wat ligt er op de tafel bij de gemeente waarom ze vinden dat deze tunnels gaan bijdragen aan een verbetering van de woonomgeving voor de bewoners van de betrokken wijken Overvecht / Tuindorp? Wat maakt dat verbetering van woonomgeving niet gerealiseerd kan worden in de bestaande structuur? Wat is het alternatief voor aanleggen tunnels, welke opties zijn er nog meer die niet in dit visieplan zijn opgenomen? Ik uit hierbij mijn bezorgdheid en teken bezwaar aan tegen de beoogde fiets/wandel tunnels onder het spoor door tussen Overvecht en Tuindorp, met name met betrekking tot de geplande locaties waar deze tunnels zouden moeten uitkomen omdat: Binnen een straal van maximaal 1500 meter bestaan reeds drie uitstekende passages. Via het NS-station is er een prima looproute onder de sporen door, compleet met lift- en OV-chip mogelijkheden. Daarnaast zijn er nog twee veilige en snelle	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, die niet alleen aansluiting bieden op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berenkuil) maar ook een veilige verbinding bieden naar het Rietveld College en Speeltuin De Pan. De verbinding met Overvecht voor onder andere het winkelcentrum en de donderdagmarkt is ook via deze passages makkelijk, snel en veilig te bereiken. Mijn voornaamste bezwaar betreft de geplande uitgangen van deze tunnels bij de Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het ontbreekt hier aan een logisch vervolg van de fietsroutes, er is geen aansluiting op een fietsroute naar elders. De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. Bovendien komen deze uitgangen uit op eenrichtingsstraten waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan, wat de situatie nog gecompliceerder maakt. Als de tunnels in Tuindorp uit komen, zou dit op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Echter, dit brengt meerdere problemen met zich mee. Ten eerste is er geen ruimte voor de uitgangen, en ten tweede kan dit in conflict komen met de groenstrook langs de gehele A.Thaerlaan, die mede door bewoners wordt onderhouden en belangrijk is in de groenvisie van Tuindorp. Tijdens de begin-en eindtijden van de 3 basisscholen neemt de verkeersdrukte toe. Zowel op de Magnuslaan (beide kanten) als A.Thaerlaan staan auto’s geparkeerd waardoor de ruimte smal is. Hierdoor is het zicht op de verkeerssituatie Magnuslaan, A.Thaerlaan en verdere straten die hier op uitkomen zeer beperkt. Tegemoetkomende auto’s kunnen elkaar niet passeren en voor fietsers (veel kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties. Ik maak me ook ernstig zorgen over de veiligheid van de wijk Tuindorp. De tunnels zullen snel plekken worden waar criminaliteit ontstaat, geen toezicht is en geluidsoverlast gaat optreden. Het is niet ondenkbeeldig dat inbraak, diefstal en vernielingen van auto’s toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp is hier nu al ‘gevoelig’ voor en het risico dat handhaving lastiger wordt door deze tunnels (vluchtroutes) is te verwachten. Het aanleggen van deze tunnels zal een grote investering worden. Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht maak ik mij, als burger die gemeentebelasting betaalt, ernstig zorgen over de besteding. Waar vind ik de verantwoording van deze investering?	
611	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen. <u>Groen</u> Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een “levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. <u>Veilig en verbonden</u> Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt).	<u>Groen</u> De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een groene verkeersader. In 2040 kan de Carnegiedreef een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade zijn die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. In de definitieve versie van de Omgevingsvisie omschrijven we hoe de centrale as in de toekomst gaat functioneren. <u>Veilig en verbonden</u> Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De auto wordt niet verbannen en Utrecht of Overvecht wordt niet autovrij gemaakt. Het gebruik van de auto blijft gewoon mogelijk. Wel zetten we in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen. <u>Ruimte voor groei</u> De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, waarvan minimaal 5000 in Overvecht. Dat heeft de gemeenteraad besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2021. Overvecht heeft een woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare. Dat is vergeleken met andere wijken in de stad een redelijk gemiddelde woningdichtheid. Sinds de bouw van de wijk is de woning bezetting afgenomen en tegelijk het percentage kwetsbare mensen in de wijk gegroeid. Verdichting kan zorgen voor behoud van voldoende draagvlak voor de voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van de wijk te vergroten en kan zorgen voor verbetering vd leefbaarheid. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. De nieuwe woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen. . . . Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen?	woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). De mate waarin dat kan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. We gaan daarbij uit van het behouden wat goed is en aanpakken wat beter kan. De locaties die u noemt in het centrum behoren ook tot de 'rode gebieden' en komen dus ook in aanmerking voor verdichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer C02 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt. In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En {Is er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 'l t Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
612	Ten aanzien van het Centrum Overvecht plan zijn de uitingen van de gemeente die nu gepresenteerd worden in optimistische zin enorm overdreven. Er wordt geen realistisch beeld gegeven van wat hier staat te gebeuren. Op grond van deze schets ontstaat een vals uitgangpunt. Immers: We hebben hier te maken met een heel klein stukje Overvecht waarop duizenden woningen zouden moeten worden gerealiseerd. De suggestie dat dat een vrolijke boel wordt met pleintjes en leuke straatjes is onzinnig. Zeker in combinatie met de enorme hoogbouw. Te zien is hoe de straatjes ongeveer net zo breed zijn als de straatjes tussen de onlangs in hetzelfde gebied gerealiseerde flats. Ga daar eens tussen staan en probeer je vrolijk te voelen. Tel er daarna nog 10 verdiepingen bij op. Pleinen? Mercado? Groen? Het zal in de praktijk allemaal klein, donker en tochtig prutswerk worden als je tegelijkertijd duizenden woningen in hoogbouw realiseert op dit piepkleine stukje Overvecht. De moodboard-achtige afbeeldingen zijn echt onzinnig icm de ambitie. Maar misschien is dat nog niet het ergste aspect van dit plan. Het plan gaat voorbij aan de enorme extra belasting die de dichtbevolkte (probleem)wijk van Utrecht (Overvecht) opnieuw in de schoenen geschoven krijgt. 5000 nieuwe inwoners op een oppervlakte van 200x400 meter. Tel daar de bezoekers van het WC die van buitenaf komen bij. Als we vandaag dit aantal personen verdelen over het betreffende oppervlak ziet het er uit als een goed bezochte demonstratie op het Museumplein. Een probleemwijk is er nooit beter van geworden als de bevolkingsdichtheid wordt vergroot. Dit plan wrijft in een vlek. Utrecht gaat met dit plan voor laaghangend fruit. Een matig lopend winkelcentrum dat nodig een upgrade nodig heeft en relatief weinig eigenaren kent die mee moeten in het plan. Hier valt een betrekkelijk eenvoudige deal te maken waarvoor de bewoners van Overvecht weer even in moeten schikken.	Uw reactie vatten we samen in de volgende punten: 1. Waarom zoveel verdichting in Overvecht? 2. Kan de wijk dat wel aan? 3. Uw bedenkingen bij het Masterplan Overvecht Centrum (te krap, donker, hoogbouw, voorzieningen) 4. Sloop-nieuwbouw. Hieronder geven we per onderdeel antwoord: - Waarom zoveel verdichting in Overvecht? De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. - Kan de wijk dat wel aan? De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren 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 (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid,

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk die langzaam weer wat op adem begon te komen wordt weer opgeschud en krijgt er (in totaal) nog eens rond de 10.000 inwoners bij. Daarover wordt niet gesproken. In plaats daarvan zien we vrolijke tekeningetjes. In vals perspectief getekende torenflatjes en praten we over gezellige pleintjes en groene boompjes tussen gebouwen van 70 meter. Uiteraard kan het WC een upgrade gebruiken. En dat er iets meer terugkomt dan er staat is logisch in deze tijd. Een flinke torenflat op de parkeerplaats naast C&A zou volkomen logisch zijn en slechts zeer weinigen in de weg staan. Er is best iets te realiseren. Maar het huidige plan kan onmogelijk uit de koker van bewoners van Overvecht zijn gekomen, dan wel met hun instemming tot stand zijn gekomen. Dus als de vraag van de Gemeente Utrecht (zoals onlangs geformuleerd) is 'wat hebben we gemist?': gezond verstand, inlevingsvermogen, inzicht in de consequenties, realistische tekeningen, de ambitie om Overvecht niet weer op te zadelen met extra mensen en problemen. Als Overvecht opnieuw een bijdrage moet leveren bij de oplossing van een Utrechts probleem dan moet dat ingekaderd zijn binnen grenzen van de sociale haalbaarheid. Hoeveel veerkracht heeft deze wijk nog te bieden. Daarbij moet gekeken worden naar artsen (groot verloop), thuiszorg, handhaving, sociale voorzieningen, opvang voor ontsporende jongeren etc etc. Hoewel ook van belang, moet deze discussie niet starten bij de slagschaduw van een flatgebouw of het aantal boompjes dat overleeft tussen 70 meter hoge torenflats. De discussie moet starten bij het absorptievermogen van Overvecht. Kan Overvecht deze ambitie aan? Zijn dit soort megalomanie plannen, 5000 nieuwe inwoners op 200x400 meter binnen een probleemgebied, realistisch? Wie dit plan ondanks alles toch wil realiseren moet vele woningen slopen. Dat kan ook elders. Dat hoeft niet op Overvecht. Twee voor de hand liggende suggesties: Tuindorp, een zeer inefficiënte wijk. Een logistiek drama gekenmerkt door auto’s op alle stoepen, met slecht geïsoleerde, 90 jaar oude, woningen. Bewoners die voor uitkijken op hun auto en achter uitkijken op hun schutting. Ondanks dat trotse bewoners met slagkracht en denkkracht. Lastig te doen met	klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, betere ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. - Masterplan Overvecht Centrum In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld) staat de visie van de gemeente op de toekomst van de stad. Behalve in Overvecht, willen we op veel andere plekken in de stad zorgen voor meer woningen, groen, werkplekken en voorzieningen. Zo willen we zorgen dat Utrecht een fijne stad blijft om in te wonen. Voor de gemeente is Overvecht Centrum een belangrijk onderdeel van de verdere groei van de stad. Overvecht Centrum is door de gemeente aangewezen als een belangrijke verdichtingslocatie voor de stad Utrecht als een nieuw stedelijk knooppunt van de wijk, met veel nieuwe woningen en voorzieningen. Hierdoor kan Overvecht Centrum in de toekomst een veel aantrekkelijker gebied gaan worden met meer voorzieningen, betere verblijfskwaliteit, hogere (sociale) veiligheid en meer woningen voor mensen uit Overvecht en Utrecht waar veel behoefte aan is. In het

Nr.	Reactie	Antwoord
	al die blije eigenaren daar natuurlijk. Maar waarom eigenlijk niet? De eigenaren die boven het WC wonen willen ook niet weg! Niet kijken naar de sloop in verouderde wijken, maar wel kijken naar Overvecht is meten met twee maten. Tuindorp te moeilijk? Denk dan eens aan de goudkust op Oost. In oppervlak groter dan het Winkelcentrum met omliggende parkeerterreinen. Een stuk of 150 vooral oude villa-woningen. Zeer lage bevolkingsdichtheid. Uitstekende ligging nabij de Uithof en snelwegen. Wie dat onrealistisch vindt moet uitleggen waarom het wel realistisch is in een dichtbevolkte wijk als Overvecht huizen te slopen en er zo veel voor terug te bouwen. De uit Oost verdreven bewoners zijn overigens van harte welkom in kostbare penthouses boven het WC Overvecht, te realiseren in een nieuw plan. Het huidige plan is een plan waar we, na realisatie, enorme spijt van krijgen. Slecht doordacht, te belastend voor de omgeving en het gaat ook nog eens niet brengen wat nu wordt voorgespiegeld. Daarmee timmert het hard aan de weg als het gaat om de onbetrouwbare overheid. Het zou fijn zijn als alle pr en reclame-jongens en meisjes het podium nu verlaten zodat we een realistische discussie kunnen hebben over de implicaties die dit plan heeft. Een dergelijke discussie kan eigenlijk alleen goed starten als we aan de start daarvan het huidige plan in zijn volledigheid ten grave dragen en met een schone lei beginnen. Ik bied mij graag aan als ceremoniemeester voor de plechtigheid…	Masterplan Overvecht Centrum onderzoeken we hoe dit kan en hoe we met deze uitgangspunten tot het beste plan kunnen komen. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt een aparte formele inspraakperiode gehouden waarbij u een formele zienswijze kunt indienen. Daarbij kunt u ervoor kiezen om aan te geven dat we uw brief van 28 maart 2024 gebruiken of ervoor kiezen om op dat een nieuwe brief in te sturen met betrekking tot het Masterplan Overvecht Centrum. - Sloop-nieuwbouw In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Zo is bijvoorbeeld in Overvecht Centrum sloop-nieuwbouw nodig en geldt in de gele woonbuurten “geen sloop, tenzij...” Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering.
613	Vorige week is tijdens twee inloopmomenten het toekomstplan voor Overvecht Centrum voor het eerst gepresenteerd. Hierbij maak ik bezwaar tegen de wijze van communicatie over het plan en tegen het plan zelf. **Communicatie en informatie** Op dinsdagavond 12 maart 2024 was ik, als omwonende op een afstand van 300 meter van het gebied, aanwezig bij een van de twee 'inloopmomenten' in café Oproer, waar borden met de plannen op tafels stonden. Ook was er een maquette die voor het eerst getoond werd en goed liet zien hoe het plan eruit komt te zien. Ik ben geschrokken van de massale bouw van de talloze flats in dit plan. De maquette is overigens en voorzover bekend niet zichtbaar in de wijk: niet in het wijkbureau, niet in de bibliotheek, niet in het winkelcentrum en ook niet online. Hierdoor krijgen omwonenden geen goed beeld in hoeverre het gebied van het huidige	In uw brief noemt u verschillende onderdelen van het toekomstplan voor Overvecht Centrum waartegen u bezwaar maakt: 1. U heeft bezwaren tegen de manier waarop de gemeente over het toekomstplan communiceert. 2. U heeft kritiek op de organisatie en de opzet van de informatiebijeenkomsten die u heeft bezocht. 3. U heeft grote inhoudelijke bezwaren tegen de mate van verdichting en u vreest de gevolgen hiervan voor de wijk Overvecht. Inmiddels heeft u in een brief van 6 mei 2024 antwoord ontvangen van ons op bovengenoemde punten. Met betrekking tot punt 3 geven wij antwoord vanuit de Omgevingsvisie voor heel Overvecht: De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentrum wordt volgebouwd. Bij het inloopmoment stonden naast de borden ongeveer 10 ambtenaren aan wie bewoners vragen konden stellen. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld krijgen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Het verbaasde me overigens dat wethouder Van Hooijdonk, die bestuurlijk verantwoordelijk blijkt voor dit project, met de jas aan als een medebewoner tussen de bewoners stond en niet, zoals de overige medewerkers van de gemeente met een button zichtbaar was als iemand van de gemeente en op die wijze verantwoordelijkheid draagt voor dit plan. Pas later na het inloopmoment, eenmaal thuis, begreep ik dat zij de wethouder was. In folders en op de site zegt u dat de inwoners kunnen reageren. Maar als ik wil reageren, word ik via diverse links naar de ‘denk mee’-pagina geleid waar ik alleen een korte opmerking kan invoeren op een detailplek op een plattegrond, nadat ik eerst ben ingelogd. Nergens is een (email)adres te vinden waar ik een reactie zoals deze naar toe kan sturen. Hierdoor belemmert u de inwoners en omwonenden om op een toegankelijke manier te reageren op dit plan. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van 2.500 woningen te bouwen in dit centrumplan is het meest ingrijpende bouwplan dat vorige week ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er staat niets over in de media: niet het Utrechts Nieuwsblad, niet in het wijkblad Op dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. **Geen Manhattan** Maar liefst 6800 woningen worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgepland, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo’n 2.500 stuks, worden in uw	komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren 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 (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting voor bewoners van Overvecht en andere woningzoekenden. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. De uitwerking en impact hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrumplan bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht: The Fizz dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast kan zomaar tien jaar duren, werd duidelijk in de uitleg op het inloopmoment. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen dit bouwplan, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt - er geen voldoende ruimte en licht meer is, zoals het geval is bij het huidige winkelcentrum - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor plek waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2 voetafdruk op deze kleine ruimte enorm zal zijn - deze massale woningbouw in deze wijk helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - de luchtvervuiling hierdoor zal toenemen - de flats niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is **Overvecht heeft genoeg (van) flats** Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze probleemwijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten'	spelregels en uitgangspunten. In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Mocht er voor u nog aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden 's nachts om 03.00 uur dronken vanaf de balkons vanaf hun speciaal aangelegde feestterras over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats eruit gaan, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: we krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied een toekomst tegemoet met een menselijke maat.	
614	Wellicht nog op de valreep Helaas eerder geen tijd gehad te reageren Ik sluit me volledig aan bij onderstaande zienswijze van [indiener 514]. Het is betreurenswaardig dat deze plannen steeds weer uit de koelkast worden gehaald en dat er niets geleerd wordt van de zetten uit het verleden Het moge duidelijk zijn dat de wijk in zijn algemeenheid en wij als buurt heel specifiek absoluut niet achter de voorgestelde plannen van de gemeente	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen staan om waar dan ook woningen of andere bebouwing te realiseren in bestaand groen. Wij zullen er dan ook alles aan doen dit te voorkomen.	als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
615	Om het maar gelijk over de zienswijze te hebben, in de meegenomen toekomstige ontwikkelingen met tuinders vereniging Ons Genot gelegen aan de 2e Polderweg. De kans dat Ons Genot moet gaan verhuizen is behoorlijk in mijn gezin aangekomen. Natuurlijk is er bij besluiten vaak emotie niet uit te sluiten dus ook met ondergetekende niet. Het is een oase van rust, zeer afwisselende biodiversiteit zeer veel kleuren groen, waar vooral vele Utrechters en daarbuiten dagelijks te vinden zijn in alle seizoen van het jaar. De tuin met huisje die ik heb, kijk uit op de 2e Polderweg en over het weiland. Op dit complex kom ik zo'n 61 jaar dus als kind aan papa's handje het complex is begin jaren 60 ingericht. Toen kaal zo ook een groot gedeelte daaromheen. Mijn ouders hebben daar 45 jaar getuinierd (de weckpotten moesten vol natuurlijk.) met huisje. Uiteindelijke hebben vele gezinnen en ook wij gezin met	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	6 kinderen onze jeugd daar doorgebracht. In de schoolvakantie sliepen we, dat was onze vakantie! Ikzelf heeft degenen van mijn vader, inmiddels zelf ook 40 jaar actief op mijn tuin 6. Gehuwd, in principe zijn onze 3 kinderen daar ‘’geboren’’ tig vakanties doorgebracht waarbij wij de kantine van onze vereniging 15 jaar hebben gerund. Mijn vader was terreinmeester van de daarnaast gelegen 16 sportvelden die later is ingekrompen voor uitbreiding industrieterrein. Als laatste wat ik had verwacht in deze op handen zijnde ontwikkelingen is de Ons Genot nu plaats moet maken voor de 4 sportvelden! (Ik had eerder verwacht dat industrieterrein ermee zou uitgebreid worden). Natuurlijk de wijzen waarop tuinen tegenwoordig van Ons Genot in beheer worden geven verschilt nogal in mijn tijd. Vele van de overige 14 tuincomplexen zijn voorzien van riool en elektra, Ons Genot heeft anno 2024 dat niet. Aanleg daarvan zou in mijn ogen voordeliger zijn, dan dit complex te laten verhuizen. Vandaar dit schrijven met mijn kijk op het geheel (met de nodige emotie). Ik probeer ook mee te denken; als er toch sportvelden moeten komen in deze regio. Is er wel eens aan gedacht om Flora’s Hof te verplaatsen? Natuurlijk daar zitten ze ook niet wachten op een verhuizing. Dit park is relatief nog jong te noemen zo’n 35 jaar. Voor rust en beleving van flora & fauna is dit niet een fijne locatie de Zuilensering ligt er direct aan. Sportvelden daar lijkt mij een beter (voordelige) locatie, in het verlengde van de bestaande sportvelden lijkt het mijm efficiënter.	
616	Namens [redacted] schrijven we deze brief op de plannen welke er nu liggen wellicht anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving anders moeten inrichten, lees meer groen, minder bewegingen op fossiele brandstoffen. Ons winkelgebied heeft dermate een functie in “onze” omgeving naast de dagelijkse behoeften ook de verbinding met elkaar, in de plannen welke er nu liggen is de “verbinding” anders in te delen.	Dank voor uw aanbod om in geval van concrete projecten in uw omgeving uw kennis en ervaring in te brengen namens de buurt. We hebben zeker oog voor de impact van plannen op buurten in Overvecht en gaan daar als dit zich in uw buurt aandient graag verder met jullie over in gesprek.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit om met ons de plaatselijke argumenten te bespreken.	
617	Ik schrijf u naar aanleiding van de recent ontvangen plannen voor de verbetering van verkeersveiligheid en groenvoorziening in de Wolga en Douna omgeving. Allereerst wil ik mijn enthousiasme uiten over deze plannen, die ongetwijfeld een positieve impact zullen hebben op onze buurt. Echter, na het bestuderen van de ontvangen plannen, wil ik graag een aanvullend voorstel ter verbetering van de verkeerssituatie inbrengen. Het betreft het lang gerekte parkje / weg dat loopt van de Katharijne van Leemputdreef naar de Anna van Burendreef, zoals aangeduid op Google Maps als fietspad. Dit weggetje wordt momenteel gebruikt door verschillende fietsers, brommers en flitsbezorgers die met hoge snelheid door het gebied rijden. Naar mijn mening is de bestrating primair bedoeld voor bewoners om toegang te krijgen tot hun achterom, wat ook te voet kan gebeuren. Het huidige gebruik van het weggetje door snelle fietsers leidt tot gevaarlijke situaties, vooral gezien het feit dat er veel kinderen spelen en mensen met honden wandelen in het gebied. Ook zijn er veel zakelijke wandelaars te vinden die een blokje om tijdens het werk maken. Het weggetje vormt bovendien een belangrijke verbinding naar de groenvoorziening van de Kronosdreef. Daarom zou het een fantastische aanvulling zijn om de volgende punten op te nemen in de plannen: Vervanging van de groene paaltjes/ balken (afrastering) door houtwerk met versmalling, soort zigzag, waardoor fietsers moeten afstappen om er doorheen te komen. Dit zal de snelheid van fietsers verminderen en de veiligheid voor	Hartelijk dank voor uw compliment, fijn om te horen dat u de plannen ziet als een verbetering voor de wijk. Het genoemde parkje valt niet binnen het plangebied van de herinrichting Donaudreef. We nemen uw suggesties om van het langgerekte ‘Parkje’ tussen de Anna van Burendreef en Katherijn van Leemputdreef een verkeersveiligere omgeving te maken mee bij een toekomstige aanpak van deze locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere gebruikers van het weggetje vergroten. Het weggetje niet langer als fietspad aan te merken, zodat het niet meer gebruikt kan worden door flitsbezorgers, scooters en opgevoerde e-bikes. Het aanvullen van het bestaande groen en er een prettig parkje van maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpassingen de verkeersveiligheid in onze buurt aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied zullen behouden.	
618	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele omgevingsvisie Overvecht is niet aan de orde.
619	**Waarom de Verkeersplannen van Wethouder Lot van Hooijdonk voor Overvecht tot Verstikking van de Leefsituatie zullen leiden** Wethouder Lot van Hooijdonk heeft ambitieuze verkeersplannen gepresenteerd voor de Utrechtse wijk Overvecht. Hoewel deze plannen gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit, zullen ze in werkelijkheid leiden tot verstikking van de leefsituatie in deze wijk. Hier zijn de belangrijkste redenen waarom deze plannen problematisch zijn: **1. **Verkeersdrukte en Congestie** **a. Versmalling van Hoofdwegen** - Het plan omvat het versmallen van belangrijke verkeersaders om ruimte te maken voor fietspaden en openbaar vervoer. Dit leidt onvermijdelijk tot verhoogde verkeersdrukte op de resterende rijstroken, wat resulteert in langere reistijden en meer files.	1. Verkeersdrukte en congestie Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Met de omgevingsvisie zetten we juist ook in op de alternatieven voor de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Vermindering van Parkeerplaatsen - Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen zonder adequate alternatieven te bieden, zullen bewoners en bezoekers langer rondrijden op zoek naar parkeerplekken. Dit verhoogt niet alleen de verkeersdrukte, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. **2. **Toegenomen Luchtvervuiling**** **a. Meer Stilstaand Verkeer** - De versmalling van wegen en het verhogen van verkeersdrukte zullen leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer. Auto's in de file stoten meer schadelijke stoffen uit, wat de luchtkwaliteit in de wijk aanzienlijk zal verslechteren. **b. Gezondheidseffecten** - Overvecht is al een wijk met gezondheidsuitdagingen, en een toename van luchtvervuiling zal deze problemen verergeren. Bewoners, vooral kinderen en ouderen, lopen een groter risico op aandoeningen zoals astma en andere luchtwegaandoeningen. **3. **Negatieve Impact op Lokale Economie** **a. Bereikbaarheid van Bedrijven** - Lokale ondernemers zijn afhankelijk van de toegankelijkheid van hun winkels en bedrijven. Verkeersbeperkingen en verminderd parkeren kunnen klanten ontmoedigen om naar Overvecht te komen, wat de lokale economie schaadt. **b. Vermindering van Bevoorradingsefficiëntie** - Het moeilijker maken voor vrachtwagens om te leveren, door beperkingen op wegen en parkeermogelijkheden, zal de efficiëntie van bevoorrading verminderen en de operationele kosten voor lokale bedrijven verhogen. **4. **Sociaal-Economische Gevolgen** **a. Verhoogde Ongelijkheid** - Overvecht is een diverse wijk met veel bewoners die afhankelijk zijn van de	2. Toegenomen luchtvervuiling Wij begrijpen uw bezorgdheid dat de versmalling van wegen kan leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer, wat een negatieve impact kan hebben op de luchtkwaliteit in de wijk. De gezondheid en het welzijn van de bewoners van Overvecht staan centraal in onze plannen en om die reden zetten we in de uitwerking in op de volgende maatregelen: - We implementeren in de uitwerking daar waar mogelijk geavanceerde verkeersmanagementsystemen om de doorstroming van verkeer te optimaliseren en files te minimaliseren. Dit helpt om stilstaand verkeer en de bijbehorende uitstoot te verminderen. - Door betere en efficiëntere openbaar vervoersopties aan te bieden (zoals HOV), willen we het gebruik van de auto verminderen. Minder auto's op de weg betekent minder uitstoot en betere luchtkwaliteit. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur moedigt meer mensen aan om de fiets te nemen in plaats van de auto, wat eveneens bijdraagt aan een schonere lucht. - We willen meer bomen en planten toe voegen langs wegen en in de wijk, wat kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het absorberen van schadelijke stoffen. 3. Negatieve impact op lokale economie We zullen in de uitwerking maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de door uw genoemde aspecten niet negatief worden beïnvloed door de nieuwe plannen. Zo blijven bijvoorbeeld alle voorzieningen met de auto bereikbaar en blijft het mogelijk om te parkeren op een acceptabele loopafstand van de voorziening. Het is op dit moment nog niet duidelijk of bijvoorbeeld knips ook gaan gelden voor het bevoorradingsverkeer. Dat zal in de toekomst verder onderzocht moeten worden. Maar ondanks dat, wordt ook ingezet op het implementeren van slimme logistieke oplossingen om de bevoorradingsefficientie te bevorderen. Zie bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20718e1c-5108-4413-8ec1-a5e5d893b54e a) De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer

Nr.	Reactie	Antwoord
	auto voor hun werk en dagelijkse activiteiten. Het beperken van autoverkeer zonder voldoende alternatieven treft vooral de lagere inkomensgroepen, die minder toegang hebben tot flexibele mobiliteitsoplossingen. **b. Sociale Onrust** - Veranderingen die het dagelijks leven van bewoners verstoren zonder hun betrokkenheid en instemming, kunnen leiden tot sociale onrust. Het gevoel dat beslissingen van bovenaf worden opgelegd zonder rekening te houden met de lokale behoeften, kan tot verzet en onvrede leiden. **5. **Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen** **a. Beperkte Openbaar Vervoersopties** - Hoewel het stimuleren van openbaar vervoer een nobel doel is, zijn de huidige openbaar vervoersopties in Overvecht mogelijk niet voldoende om de vraag op te vangen. Zonder significante verbeteringen in frequentie en bereik, blijft het openbaar vervoer een ontoereikend alternatief. **b. Inadequate Fietsinfrastructuur** - Het is niet realistisch om aan te nemen dat alle bewoners zullen overstappen op fietsen, vooral gezien de diverse bevolkingsgroep en de specifieke behoeften van ouderen en gezinnen met jonge kinderen. **Conclusie** De verkeersplannen van wethouder Lot van Hooijdonk, hoewel goedbedoeld, zullen leiden tot aanzienlijke problemen voor de bewoners van Overvecht. De toename in verkeersdrukte en luchtvervuiling, de negatieve impact op de lokale economie en de sociaal-economische ongelijkheid die deze plannen met zich mee zullen brengen, zullen de leefsituatie in deze wijk verstikken. Het is essentieel dat de gemeente Utrecht de plannen heroverweegt en kiest voor een benadering die echt rekening houdt met de behoeften en wensen van de bewoners van Overvecht, en die duurzame mobiliteit bevordert zonder de negatieve bijwerkingen die nu dreigen.	geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. Zeker voor bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. b) we hebben ons best gedaan om zo veel mogelijk mensen te bereiken, maar zijn ons ervan bewust dat niet iedereen gesproken is. Vanuit alles wat we hebben opgehaald tijdens de participatie, hebben we keuzes moeten maken voor de toekomst van Overvecht. Daarbij hebben we lokale behoeften meegewogen, maar keuzes die gemaakt zijn, zullen niet altijd ten goede komen aan individuele belangen. 5. Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen Om de vraag op te vangen wordt bijvoorbeeld ingezet op een HOV verbinding. Een HOV verbinding is in de praktijk een verbinding waarbij de frequentie en het bereik groter is dan nu het geval. Het doel is ook niet om iedereen over te laten stappen op de fiets. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
620	**Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De omgevingsvisie biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over** **Tigrisdreef e.o**.	Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle

Nr.	Reactie	Antwoord
	• het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.**	wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd. • Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:**	Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	
621	Om zoveel geld te steken in een tunnel lijkt mij volledig onnodig en een geldverspilling. Immers er zijn al twee verbindingen binnen de 900m. De smalle straten in Tuindorp zijn niet geschikt voor een extra verkeersstroom van fietsers. Er zijn prima al verbindingen naar de Uithof of het centrum. Voor wandelaars is er meer groen in Overvecht dan in Tuindorp, waar er slechts straten zijn. Hopelijk bekijkt u de situatie nog eens met een wat kritischer blik.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
622	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg delen wij zienswijze met u. Nadat wij zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen wij dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. 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. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stellen wij voor: · De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. · De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. · Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. · Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. · Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stellen wij voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? · Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. · Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. · Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. · De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. · In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. · Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. · In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. · Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stellen wij voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denken wij met u mee en stellen wij alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. · De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Bijlage 2:

Zienswijze 466
op concept Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie.

[redacted]

De [redacted]

Daarnaast heeft [redacted] Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld, zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk.

Zeer laat aangehaakt

[redacted] hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes [1] in 2023 **géén uitnodigingen**, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij *van het team Masterplan Overvecht Centrum* bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte

[1] Fasen 1, 2 en 3 zoals genoemd in par.2 van het Participatieverslag

negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

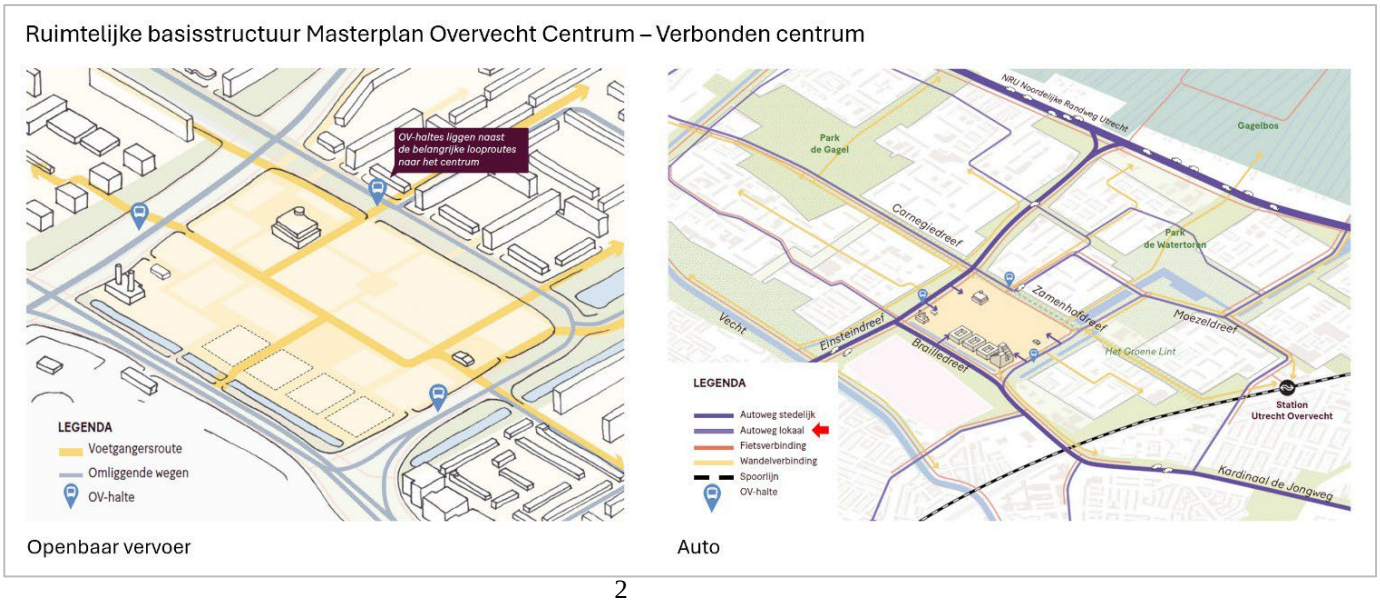
Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader

Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de **kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum**, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen.

Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de **Gebiedsopgave** ('stuurdocument voor het Masterplan') voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd:
3.2 ***Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid****:* "De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto's."

Eind 2022 is de **Ruimtelijke Basisstructuur** tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is '***Verbonden centrum*** (er naar toe gaan en er komen)'. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: "*Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt;* ***het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto****. Maar*



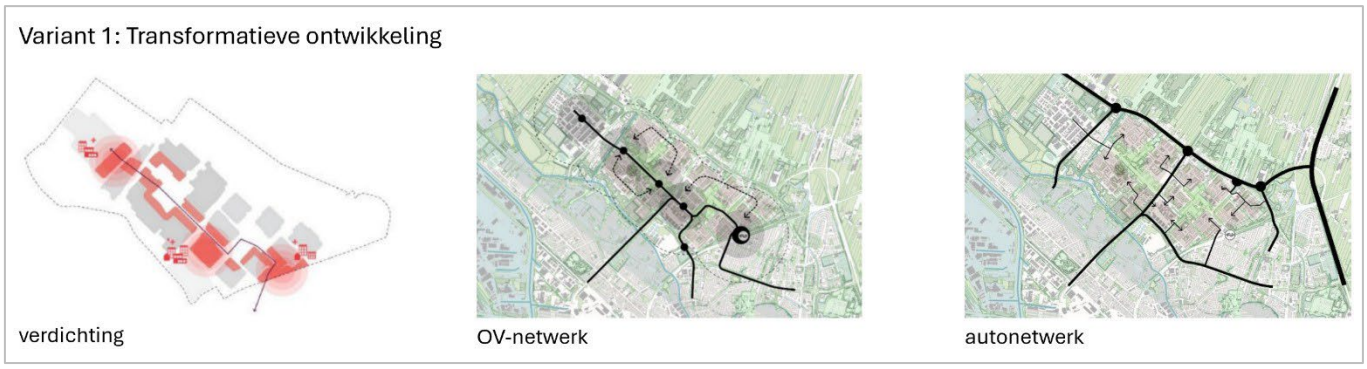
veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied."

Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de **lokale autoverbindingen** (rood pijltje in de legenda) hier het **uitgangspunt** zijn!

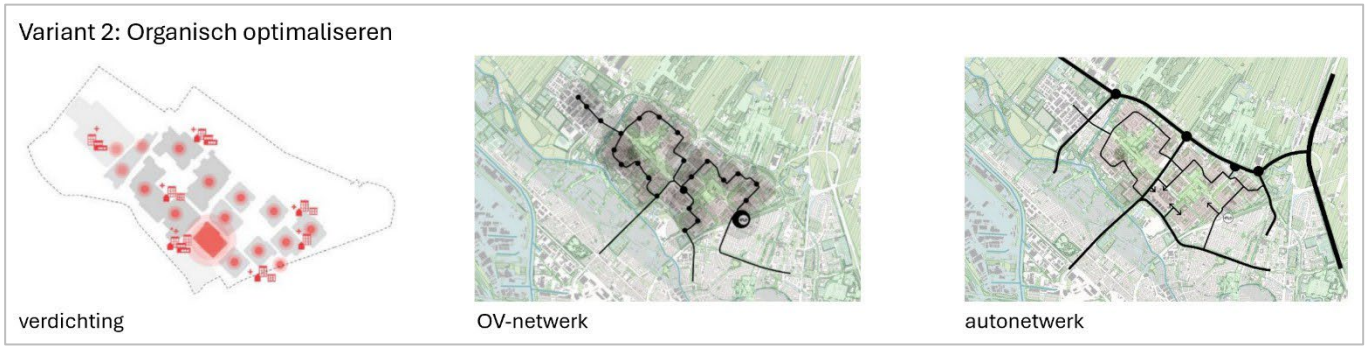
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *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.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *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 gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



4. De twee varianten - PlanMER

Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**.

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing.

Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER.

5. De twee varianten en het participatieproces

Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd.

Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel:

- dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel
- dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk.

Maar bij het **deelaspect 'Veilig en verbonden**' komt een **duidelijk beeld** naar voren: dat men *enerzijds* zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men *anderzijds* het behoud wil van de autoverbindingen *tussen* buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto's ontsloten blijven. Er is in (**grote) meerderheid negatief response** gegeven op de suggestie om allerlei **'knips' in het autonetwerk** te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur [2] voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips.

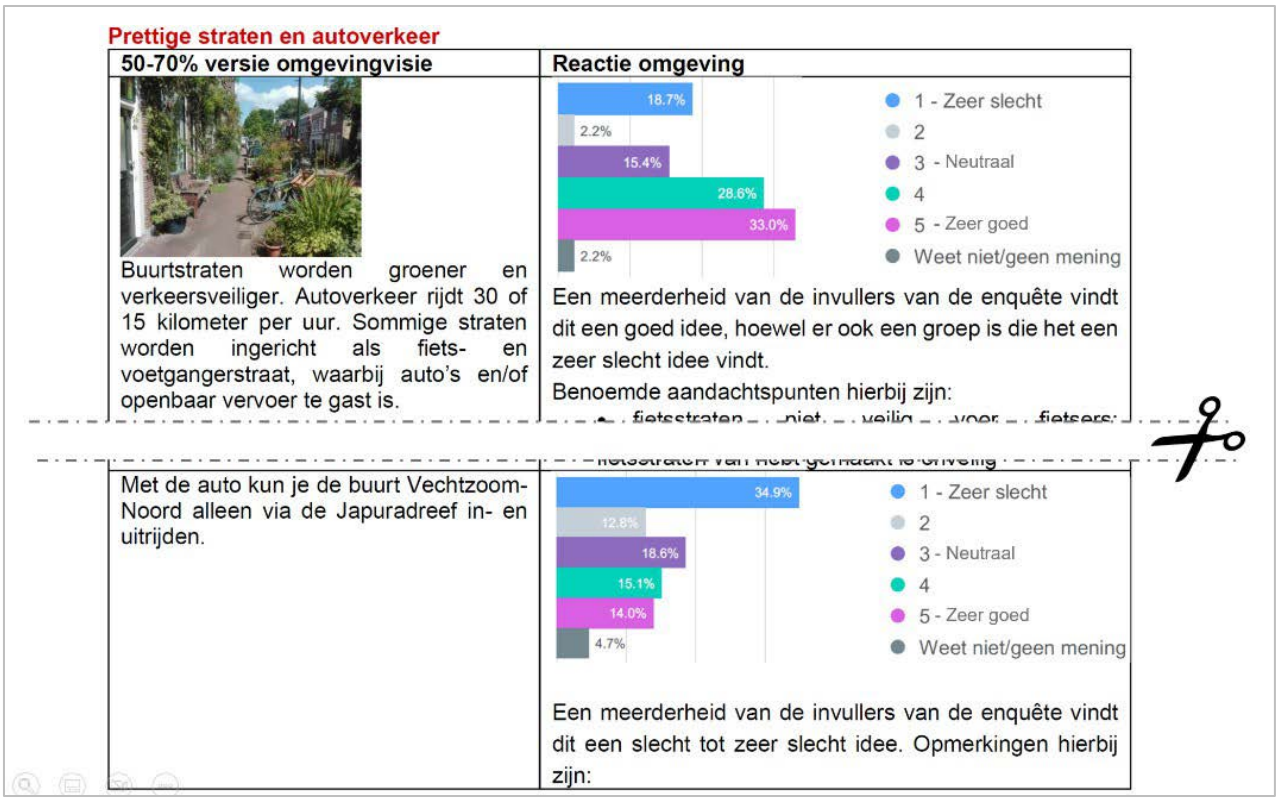
Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid **tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1**, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van **Variant 2**.

Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober '23.

Er wordt **zeer positie**f gereageerd op deze tekst:
"*Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer*."

Maar er wordt **overwegend negatief** gereageerd op deze tekst:
"*Met de auto kun je de buurt* <naam buurt> *alleen via de* <naam dreef> *in- en uitrijden.*"

[2] Zie Participatieverslag, p.15/p.16



Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt *hoe* een vraag gesteld wordt, *wat* er wordt *gecombineerd* in een vraagstelling, en dus *welke conclusie* je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of 'ophaalrondes'.

Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: "*Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder 'verbeteren van de verkeersveiligheid'). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden*."
Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: ***voor wie is de gemeente*?**

Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om 'het vinkje te kunnen zetten' op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).

6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze

Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is 'opgehaald' en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de **onnavolgbaarheid van de keuze** om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1.

Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): *Er zal spanning zitten tussen verschillende thema's zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.*

Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de 'Onderbouwing' (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen.
Dus waar kan de raad dan nog 'afgewogen keuzes' over maken?

Fase 1. In Fase 1 zijn **veel waarden en deeloplossingen** aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers.

Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn **veel reacties, suggesties en nuances** gegeven die **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: *De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden.*

Fase 3. In deze fase is een '50-70%-versie' van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is **gebracht als** een **resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval**. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.

Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de 'opbrengst' van bovenstaande fasen.

7. Het effect op reistijd – voor bewoners

Noch in het PlanMER, noch in de 'Onderbouwing' (Deel B) is **onderzoek** gedaan naar het **effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd** om als wijkbewoner met de auto bij verschillende **wijk- en buurtvoorzieningen** te kunnen komen.

In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker):
"*Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU* [3] *om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef* [4] *en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger* [5]*. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt*."

De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De 'enkele' minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een 'boodschappenmoment' (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend:

- Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU.

[3] Een simpele test in Google Maps (zie bijlage 5) laat zien dat het, na invoering van de knips, vaak nog sneller is om via Zuilen of Tuindorp te rijden dan via de NRU. Maar deze omrijdroutes zijn niet in beeld bij de gemeente en ook niet onderzocht in het PlanMER.
[4] In de concept Omgevingsvisie staat dat de Einsteindreef wordt aangepast naar 2 x 1 rijstrook ('stadsboulevard' genoemd). In de regel kan een weg met 2x1 rijstrook 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel leiden tot filevorming in de spitsen. (bron: pagina 180 van deel B). Welnu: uit het PlanMER blijkt dat de intensiteiten op de Einsteindreef (noord) in Variant 1 oplopen naar 27.900 motorvoertuigen per etmaal (fors boven de kritieke grens) terwijl deze in Variant 2 op 22.800 uitkomen (tussen 'goed' en 'ook nog mogelijk').
[5] Dat de buurten alleen 'rustiger en veiliger' worden door per buurt nog maar één in- en uitgang te hebben en geen verbindingen met andere buurten (Variant 1) is nergens onderzocht of onderbouwd. Het is een stelling, een aanname en het is vervolgens hét 'argument' (of zo je wilt een doelredenering) waarmee in 'deel B' wordt toegeschreven naar Variant 1. Terwijl ook in Variant 2, met de juiste aanpassingen in wegprofiel en inrichting, de buurten rustiger en veiliger gemaakt kunnen worden.

- Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de "enkele minuten" extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat.

- Op blad 8 een *special:* ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.

- Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU [6] of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is **geen onderzoek gedaan** (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de 'onderbouwing') of de énige in- en uitgang per buurt (de 'inprikker' in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht

Belang van autobereikbaarheid

Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk *kunnen* komen, en zij moeten er ook *willen* komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale *modal split*.

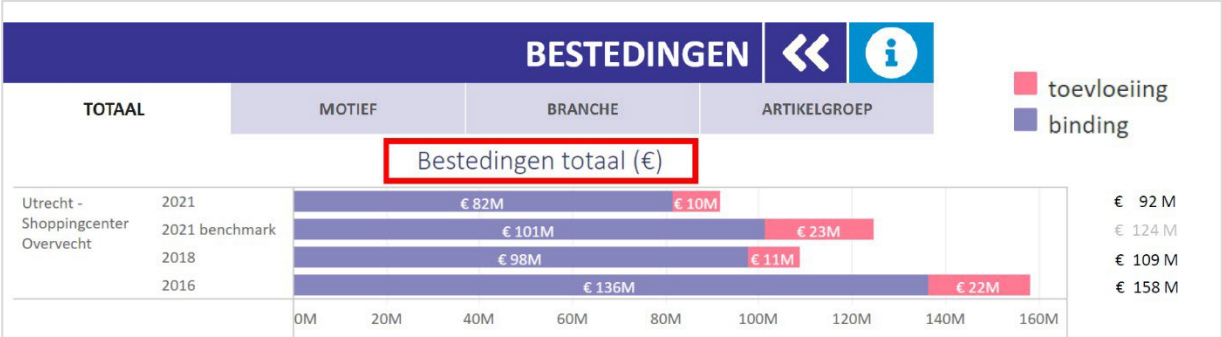
Huidig beeld SC Overvecht *modal split*

Het belang van omzet uit 'het eigen Utrecht' is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kan gekeken worden in het Koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.

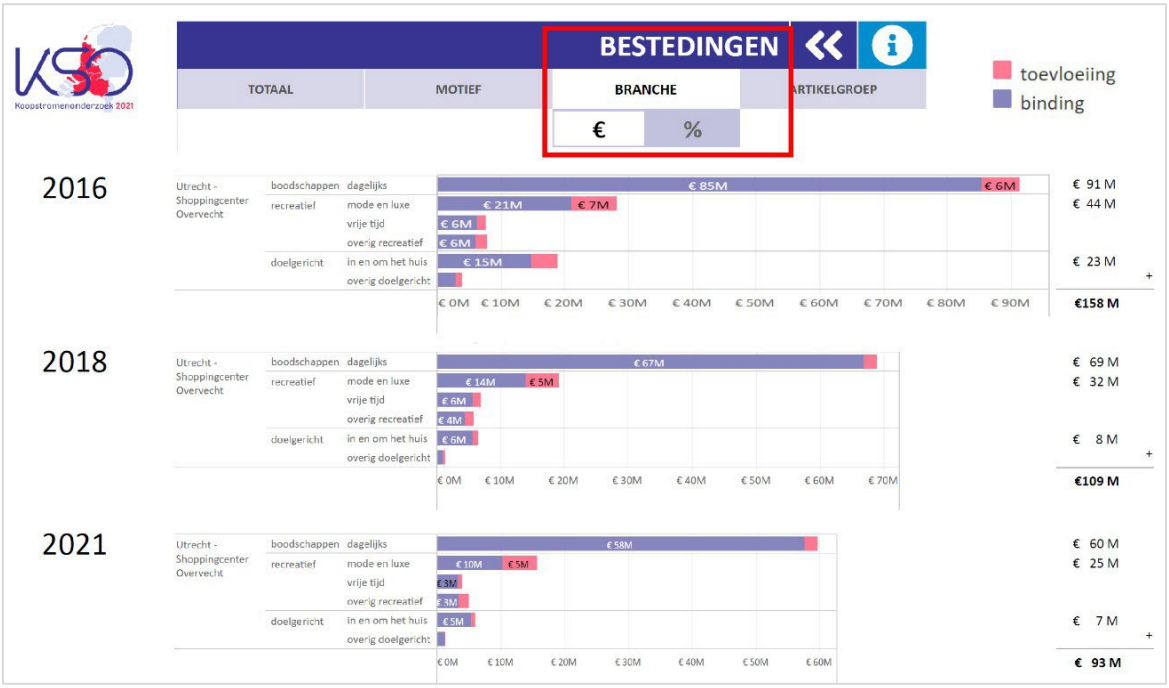
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar € 92 miljoen.

De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, **het aandeel 'van buiten Utrecht' in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%.** Andersom is de binding (de omzet uit het 'eigen' verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. Zie onderstaande figuur.



[6] Via de NRU kan men op deze route straks niet meer 'heen', alleen maar 'terug', als gevolg van de plannen voor de NRU en het 'half maken' van de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU.

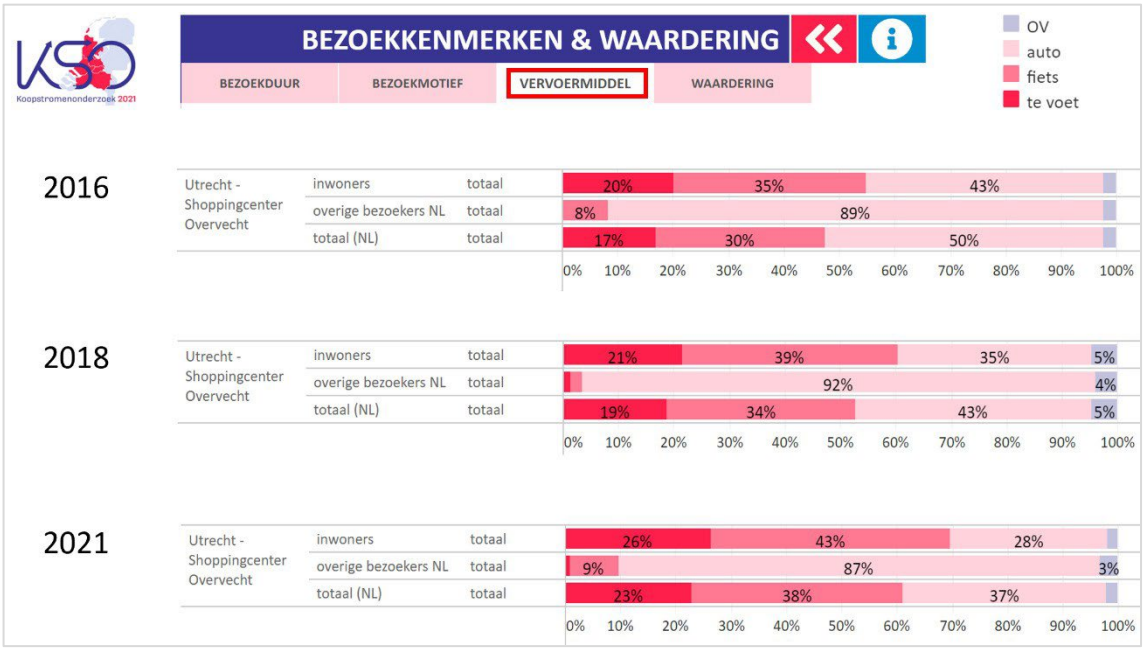
In de sector **dagelijkse** bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de **binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%**. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook



groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online.

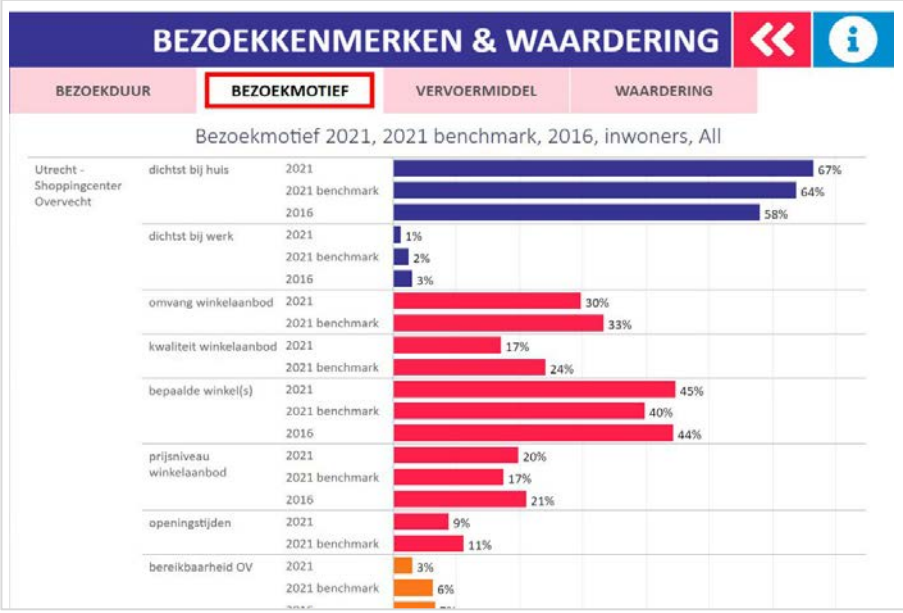
Bezoekkenmerken: vervoermiddel

Het aandeel van het **aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%.** Zie onderstaande figuur.
Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een **autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt** dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV.



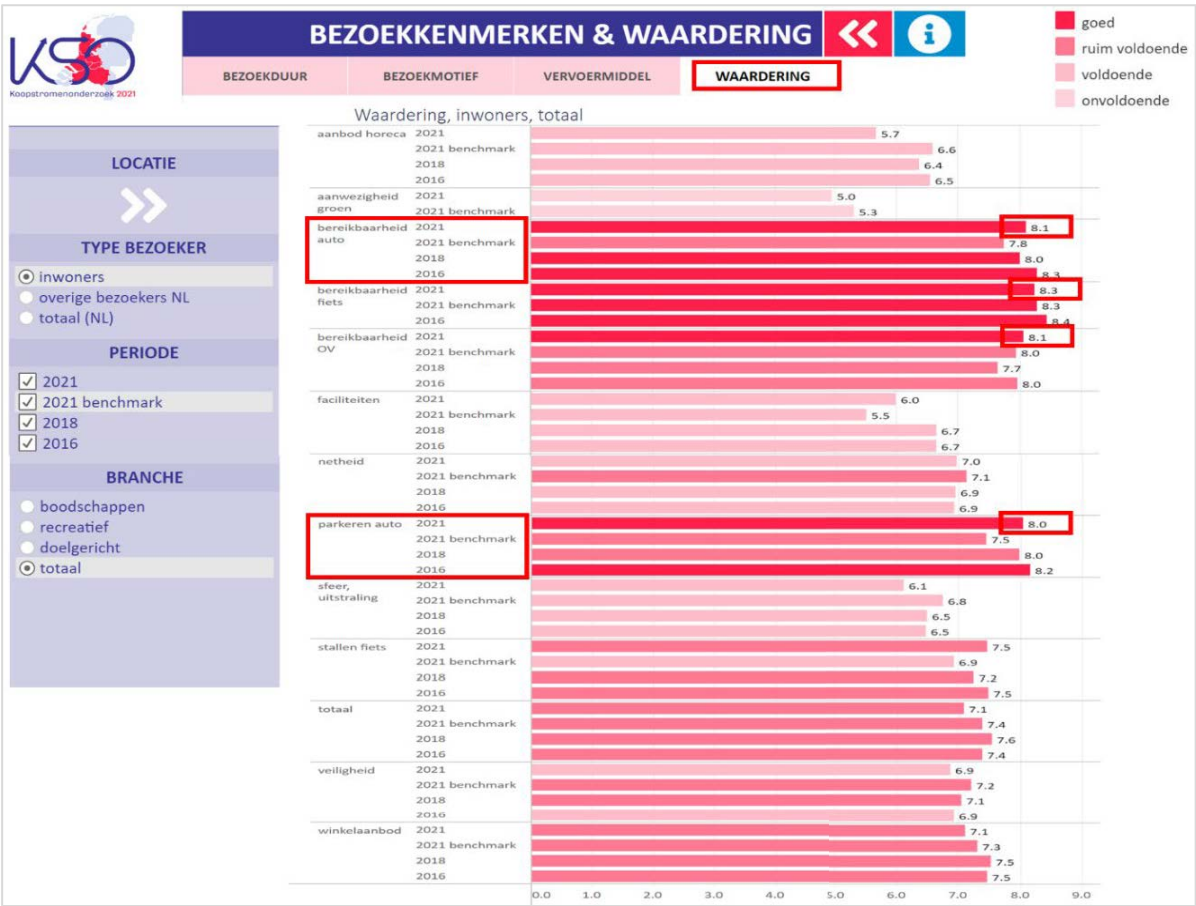
Bezoekkenmerken: bezoekmotief

Wanneer we kijken naar het *motief* om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: **het dichtst bij huis gelegen**. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken.



Bezoekkenmerken: waardering

Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er **vier aspecten waar SC Overvecht een 'goed'** op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur.



Toch nader onderzoek

Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fiets of met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een

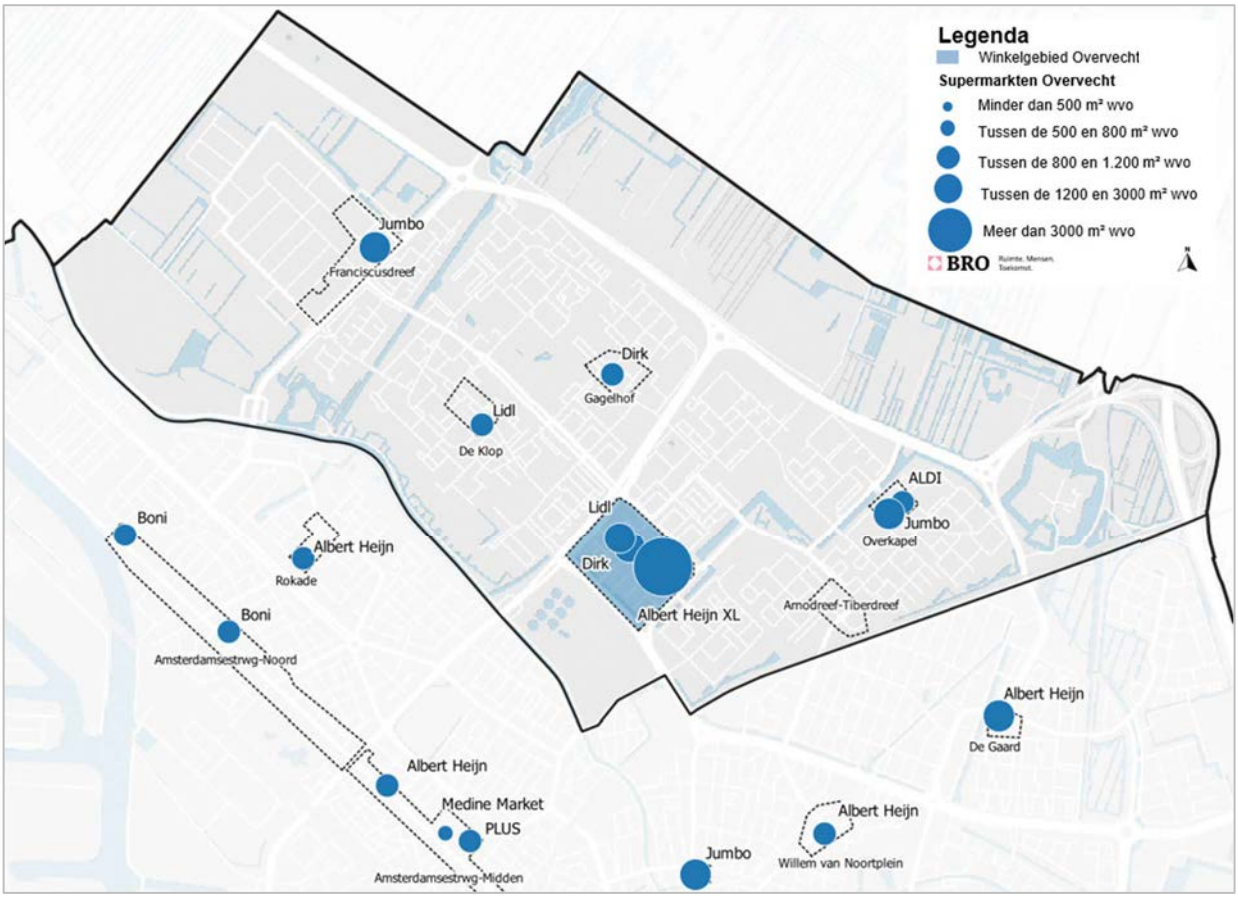
winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij **oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten** van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de **rol zal kunnen waarmaken** die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: **een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt**. [7]

Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips.

[redacted] Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn **nog niet afgerond**. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen.

Op basis van het KSO blijkt dat **boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief** is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod.

In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht.



Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de 'knips' op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende

[7] Zie p.73 van Deel A

boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. **De oplopende reistijden spreken voor zich.**

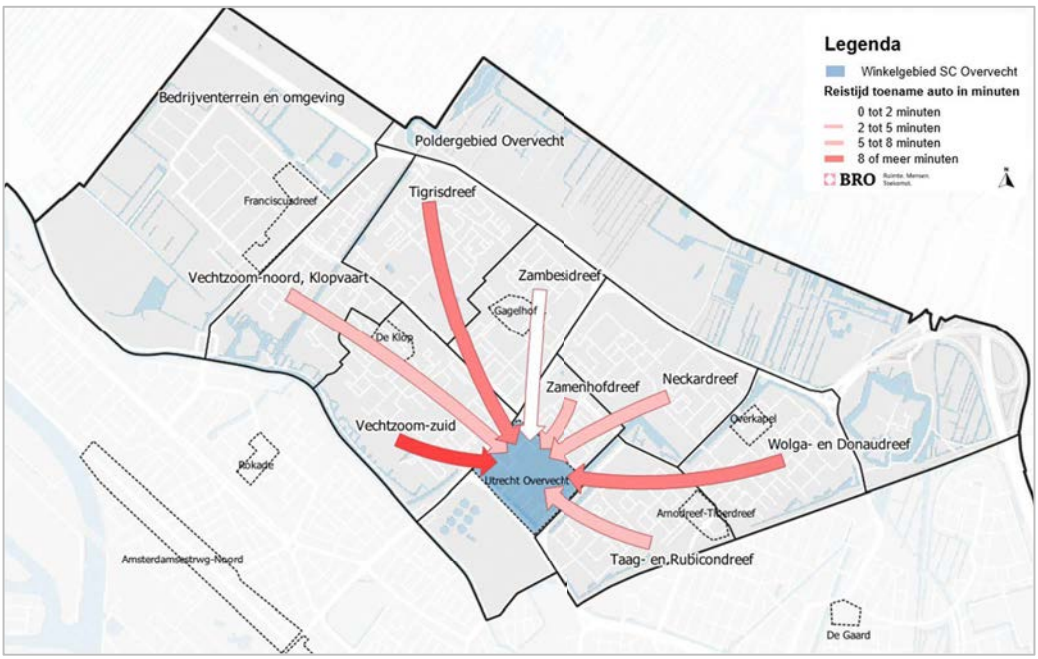
Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	100%	125%	140%	33%	250%	0%	0%	0%	17%
Wolga- en Donaudreef	140%	159%	0%	15%	33%	0%	29%	0%	10%
Zamenhofdreef	75%	227%	150%	0%	140%	25%	0%	44%	0%
Neckardreef	60%	171%	175%	0%	200%	50%	0%	89%	0%
Vechtzoom-Zuid	150%	0%	89%	238%	153%	50%	38%	91%	0%
Vechtzoom-Noord	56%	0%	32%	62%	60%	33%	0%	26%	0%
Zambesidreef	15%	170%	62%	0%	100%	0%	45%	33%	54%
Tigrisdreef	100%	0%	88%	200%	87%	23%	0%	52%	0%

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	03:00	10:00	07:00	02:00	10:00	00:00	00:00	00:00	02:00
Wolga- en Donaudreef	07:00	13:30	00:00	01:00	01:00	00:00	03:30	00:00	01:00
Zamenhofdreef	03:00	12:30	06:00	00:00	07:00	02:00	00:00	04:00	00:00
Neckardreef	03:00	12:00	07:00	00:00	08:00	04:00	00:00	08:00	00:00
Vechtzoom-Zuid	09:00	00:00	08:30	09:30	11:30	06:00	03:00	10:30	00:00
Vechtzoom-Noord	04:30	00:00	03:30	04:00	06:00	04:30	00:00	03:30	00:00
Zambesidreef	01:00	08:30	04:00	00:00	06:00	00:00	04:30	03:30	03:30
Tigrisdreef	08:00	00:00	07:30	08:00	06:30	03:00	00:00	06:30	00:00

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	06:00	18:00	12:00	08:00	14:00	08:30	09:30	07:30	14:00
Wolga- en Donaudreef	12:00	22:00	02:00	07:30	04:00	03:00	15:30	06:30	11:00
Zamenhofdreef	07:00	18:00	10:00	03:00	12:00	10:00	10:30	13:00	08:30
Neckardreef	08:00	19:00	11:00	04:00	12:00	12:00	11:00	17:00	10:30
Vechtzoom-Zuid	15:00	02:00	18:00	13:30	19:00	18:00	11:00	22:00	07:30
Vechtzoom-Noord	12:30	04:00	14:30	10:30	16:00	18:00	06:00	17:00	04:00
Zambesidreef	07:30	13:30	10:30	02:00	12:00	11:30	14:30	14:00	10:00
Tigrisdreef	16:00	04:00	16:00	12:00	14:00	16:00	09:30	19:00	06:30

Verschil reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra (huidige situatie = 100%).
Boven: in % (extra t.o.v. huidig).
Midden: in absolute extra reistijd.
Onder: Verwachte toekomstige reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra

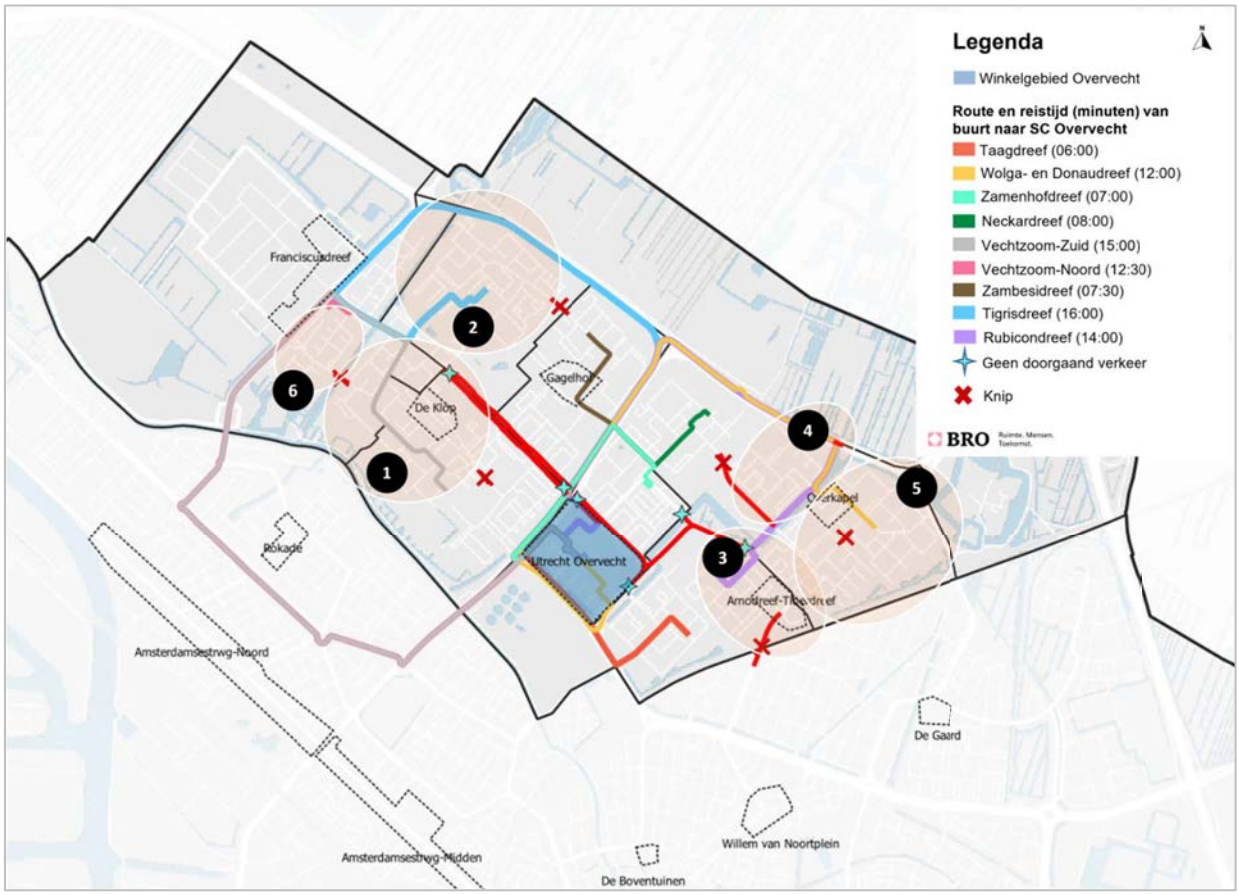
Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de **extra reistijden** per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht **"enkele minuten" zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing**.



De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken?

Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt.

Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.



De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft **bovenstaande kaart wel een eerste gevoel**.

En dat gevoel is niet goed.

9. Het effect van een keuze voor ‘Variant 1’ op het Masterplan Overvecht Centrum

Als [redacted], dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij [redacted] – ons voor gesteld zien:

- De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de ‘eigen wijk’ steeds belangrijker.
- ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect

hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen.

De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale *modal split*. **De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg**.
De kans is groot dat daardoor de **basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt.**

Wij zouden dit zeer betreuren.

10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'

Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

- P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd.
  → Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit?
  → Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)?
  → En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

- P.12:: Hier staat: "Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips."
  → toevoegen: "*waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.*"

- P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: "*koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU*".
  → deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips!

- P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER!

- Hele rapport: Bij alle 'Onderbouwingen' (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

- P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen 'bedacht'via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A).

- P167/170: Diverse keren wordt de 'buurtbinnenring' van Variant 2 getypeerd als "meer asfalt door de wijken heen".
  → Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en *framing*!
  Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is.
  Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....

- P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.”
  → Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet?
  → Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1!

- P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk.
  → Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

- P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk
  → Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.

- P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan.

- P.185: Hier komt de aap uit de mouw!
  → De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.
  → Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar!
  PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

- P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling:
  → Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

11. Deel A, de concept Omgevingsvisie

Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.
  → De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties.

- P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.”
  → De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

- P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart

(p.28/29) alles in elkaar over.
→ voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt.

- P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.
  → Het is van groot belang dat de branchebeperking 'perifere detailhandel' goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4).

- P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: "Hier bouwen wij geen woningen."
  → Toevoegen "en staan wij geen detailhandel toe."

- P50/51: In de legenda van de kaart staat 'Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail'
  → Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt.

- P.72: Bij toe te voegen woningen:
  → In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor.

- P.97: "De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen."
  → Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat ten principale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie.

12. Samenvattend

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren').

Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van:
(1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van
(2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld.

Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum.

Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

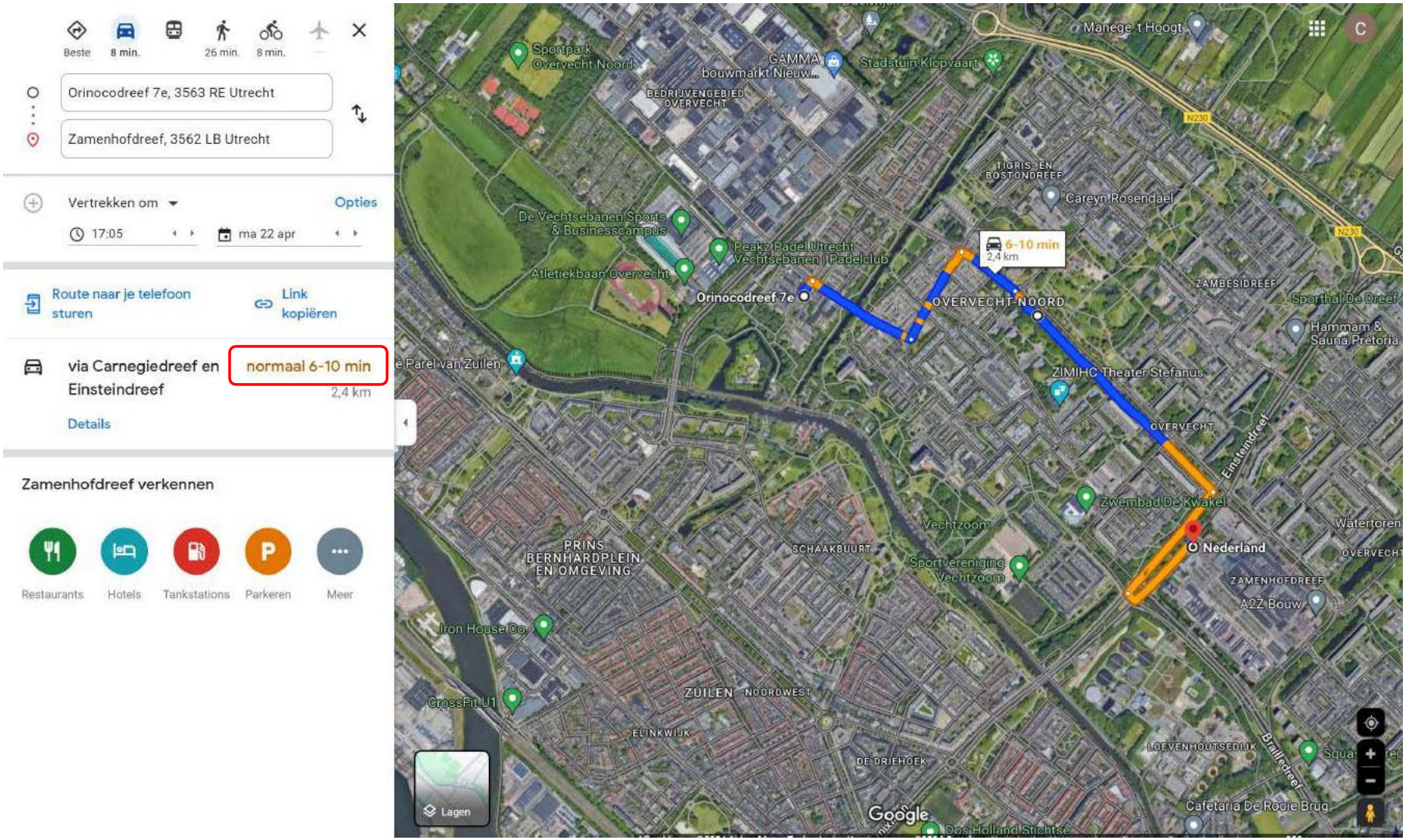
Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

[redacted]

Bijlagen:

1. annotaties bij het participatieverslag
2. annotaties bij de ‘opbrengst’ van de participatiefasen
3. effect op reistijden
4. Deel B met annotaties
5. Deel A met annotaties
6. De knips zichtbaar gemaakt

Variant 1: geen verbindingen meer tussen buurten
→ effect op reistijd naar Shopping Center Overvecht getest op maandagmiddag 17.00 uur


Beste
8 min.
26 min.
8 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 6-10 min
2,4 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
6-10 min
2,4 km
Orinocodreef 7e
OVERVECHT-NOORD
Nederland
Manege 't Hoogt
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS- EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atlettekbaan Overvecht
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
ZIMIHC Theater Stefanus
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co.
ZUILEN NOORDWEST
CrossFit U1
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Brailledreef
Cafetaria De Rooie Brug
Lagen
Google

Beste | 9 min. | 48 min. | 15 min.

Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht

Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht

Vertrekken om | Opties

17:05 | ma 22 apr

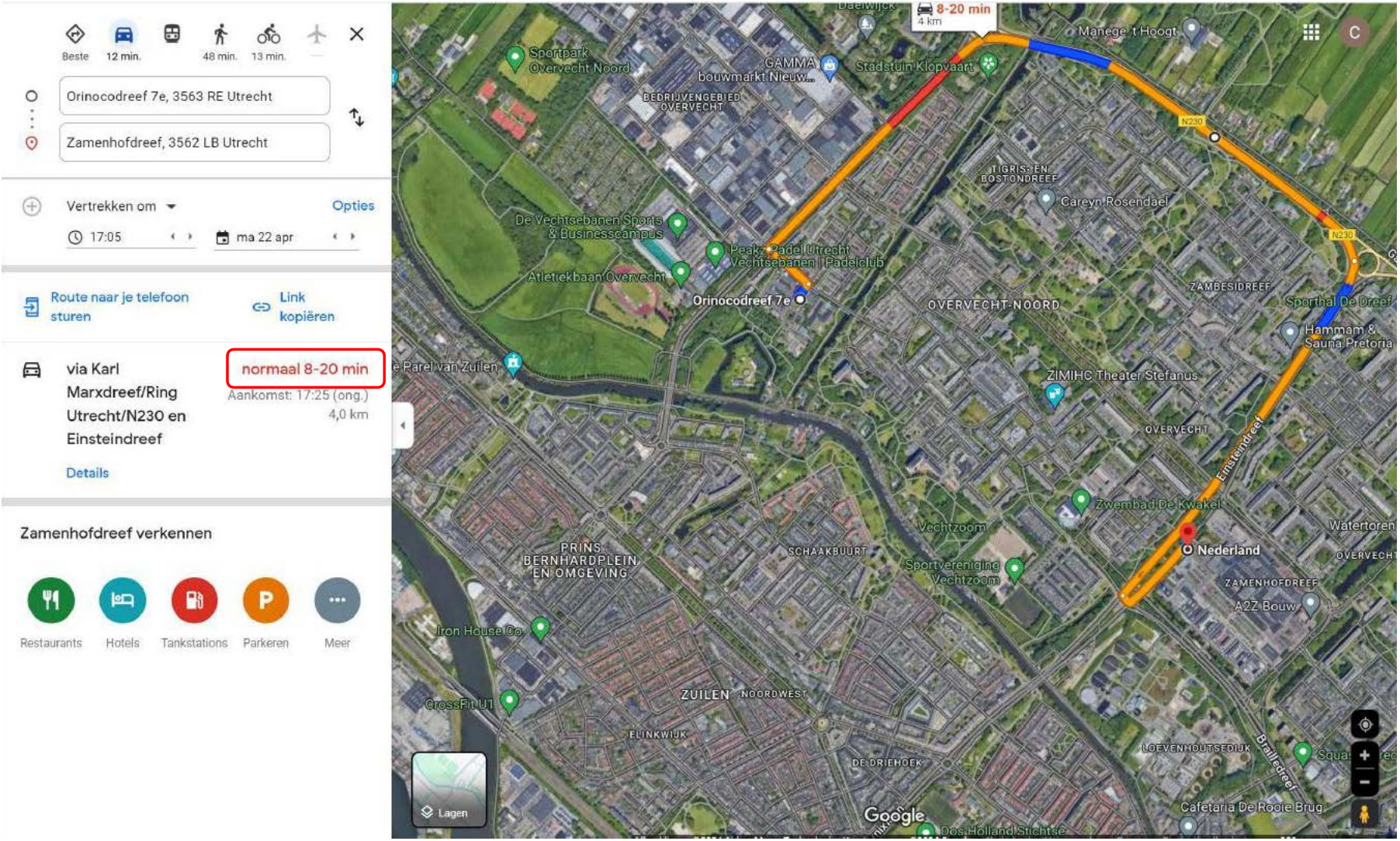
Route naar je telefoon sturen | Link kopiëren

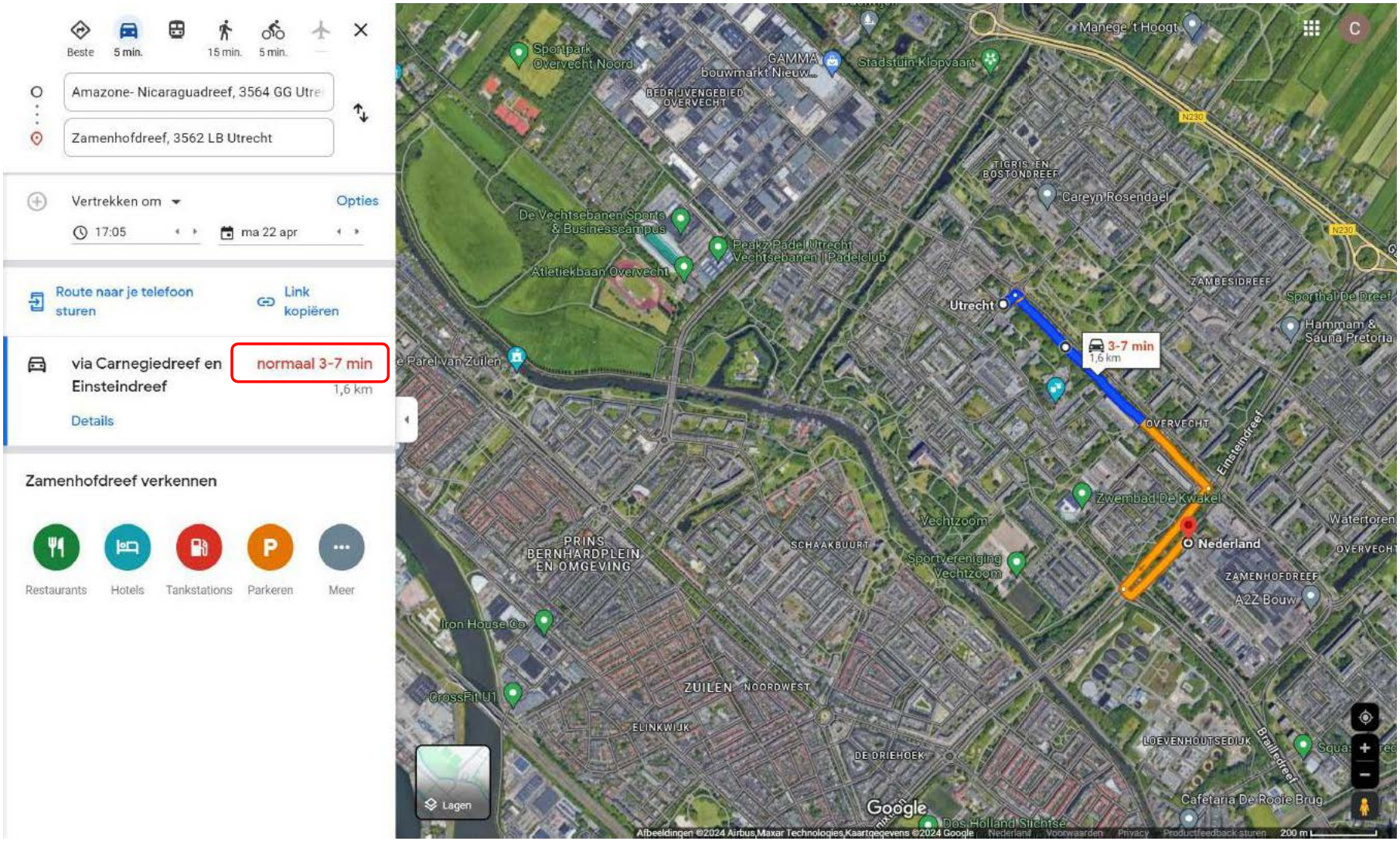
via Franciscusdreef | normaal 7-14 min

Details | 3,6 km

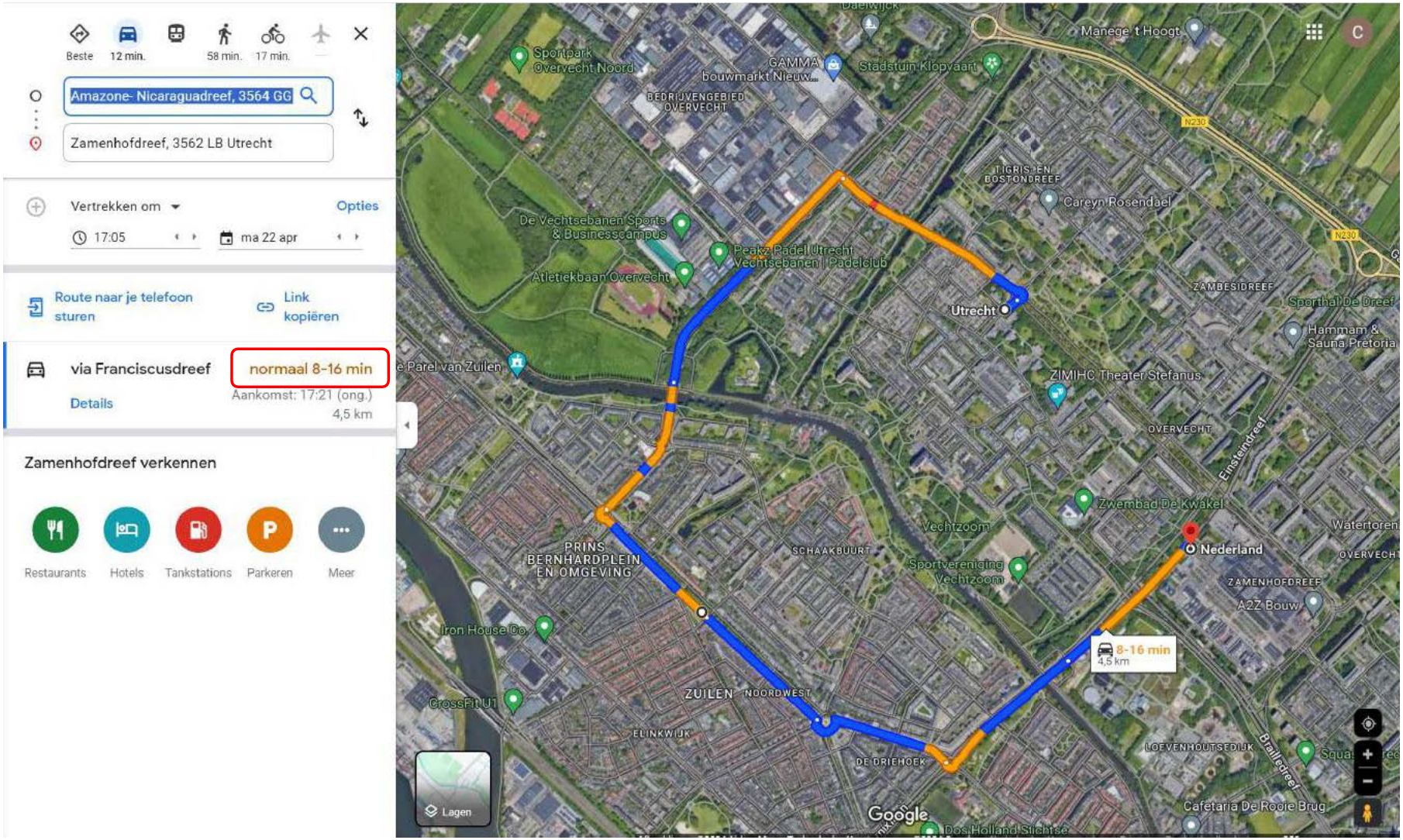
Zamenhofdreef verkennen

Restaurants | Hotels | Tankstations | Parkeren | Meer

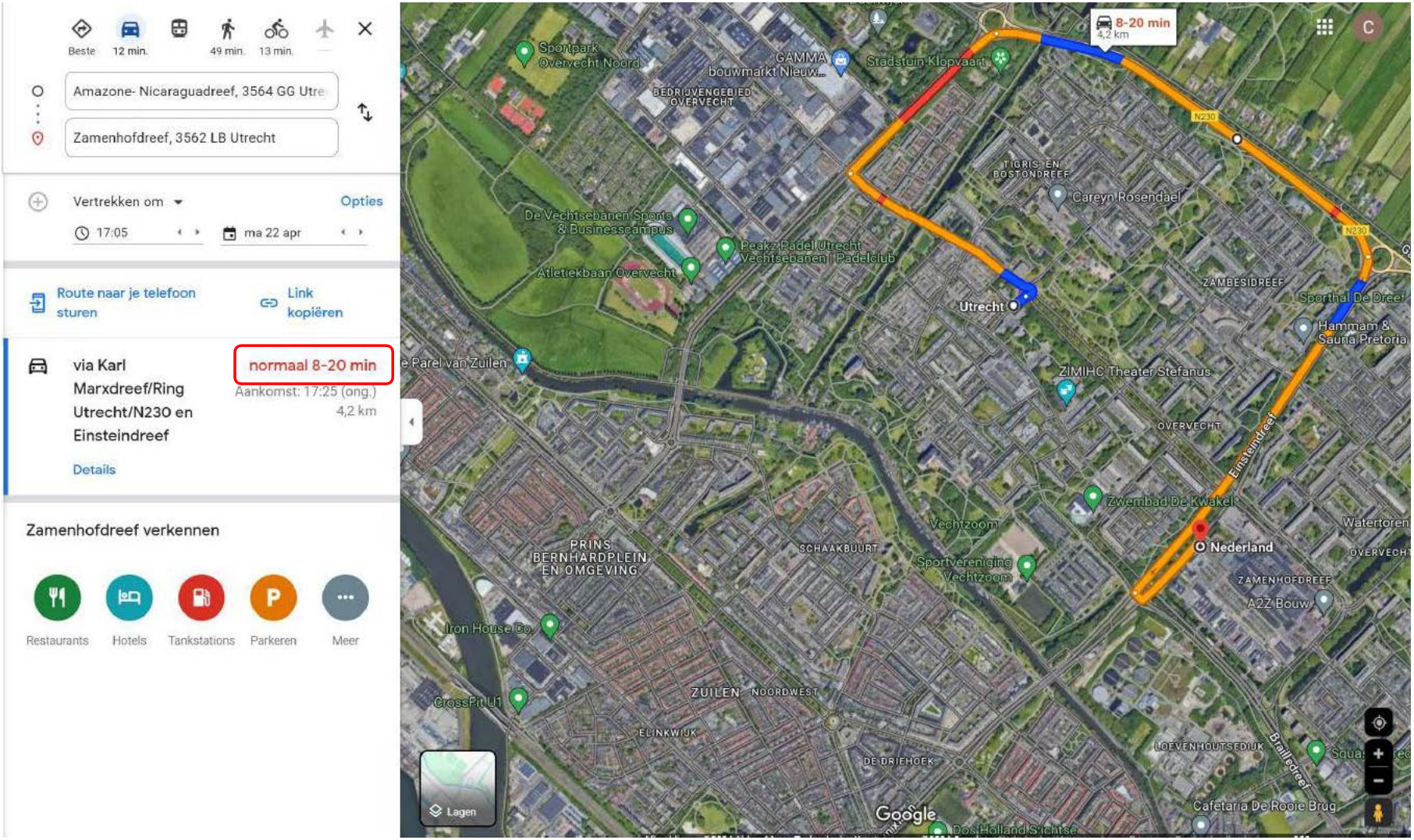

Beste
12 min.
48 min.
13 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Karl Marxdreef/Ring Utrecht/N230 en Einsteindreef
normaal 8-20 min
Aankomst: 17:25 (ong.)
4,0 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
8-20 min
4 km
Manege 't Hoogt
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
Orinocodreef 7e
OVERVECHT-NOORD
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
Parel van Zuilen
ZIMIHC Theater Stefanus
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
Nederland
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co.
ZUILEN NOORDWEST
CrossFit U1
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Brailledreef
Cafetaria De Rooie Brug
Dos Holland Stichtse
Lagen
Google


Beste
5 min.
15 min.
5 min.
Amazone- Nicaraguadreef, 3564 GG Utre
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 3-7 min
1,6 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
Manege 't Hoogt
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
Utrecht
3-7 min
1,6 km
De Parel van Zuilen
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Nederland
Watertoren
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co
ZUILEN NOORDWEST
CrossFit U1
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Brailledreef
Cafetaria De Rooie Brug
Dos Holland Stichtse
Lagen
Google
Afbeeldingen ©2024 Airbus,Maxar Technologies,Kaartgegevens ©2024 Google
200 m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

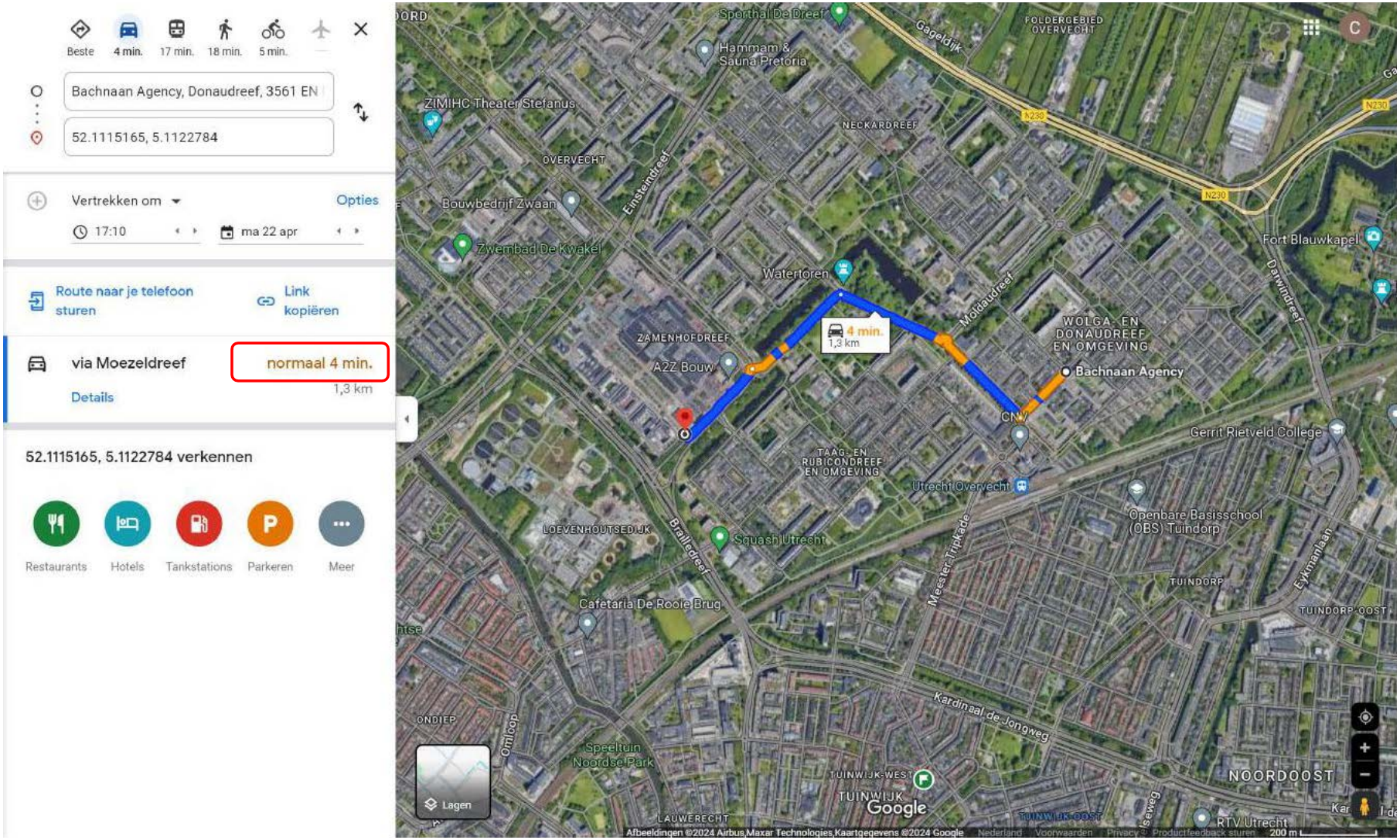


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



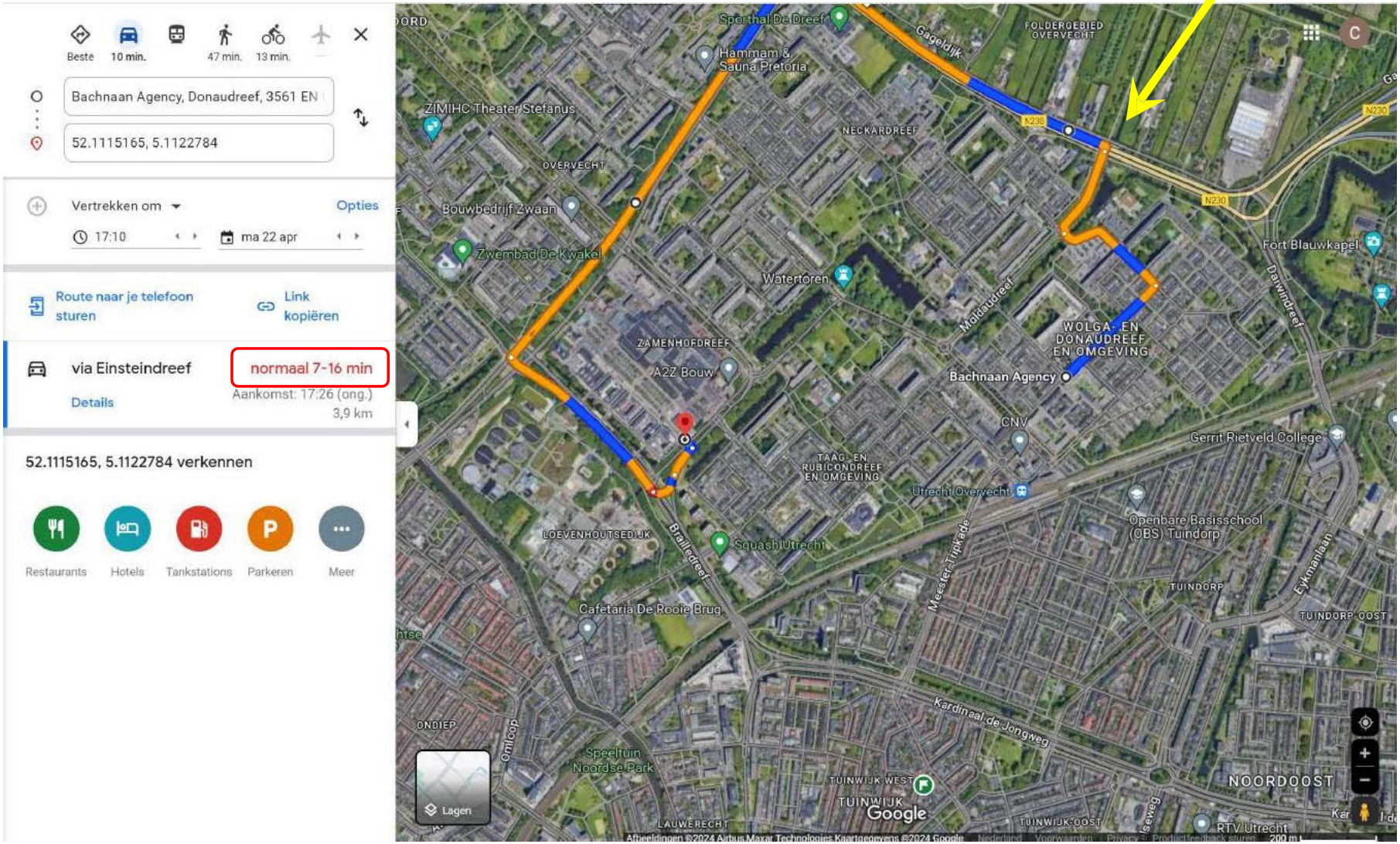
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Variant 2: als er wél verbindingen blijven tussen buurten!

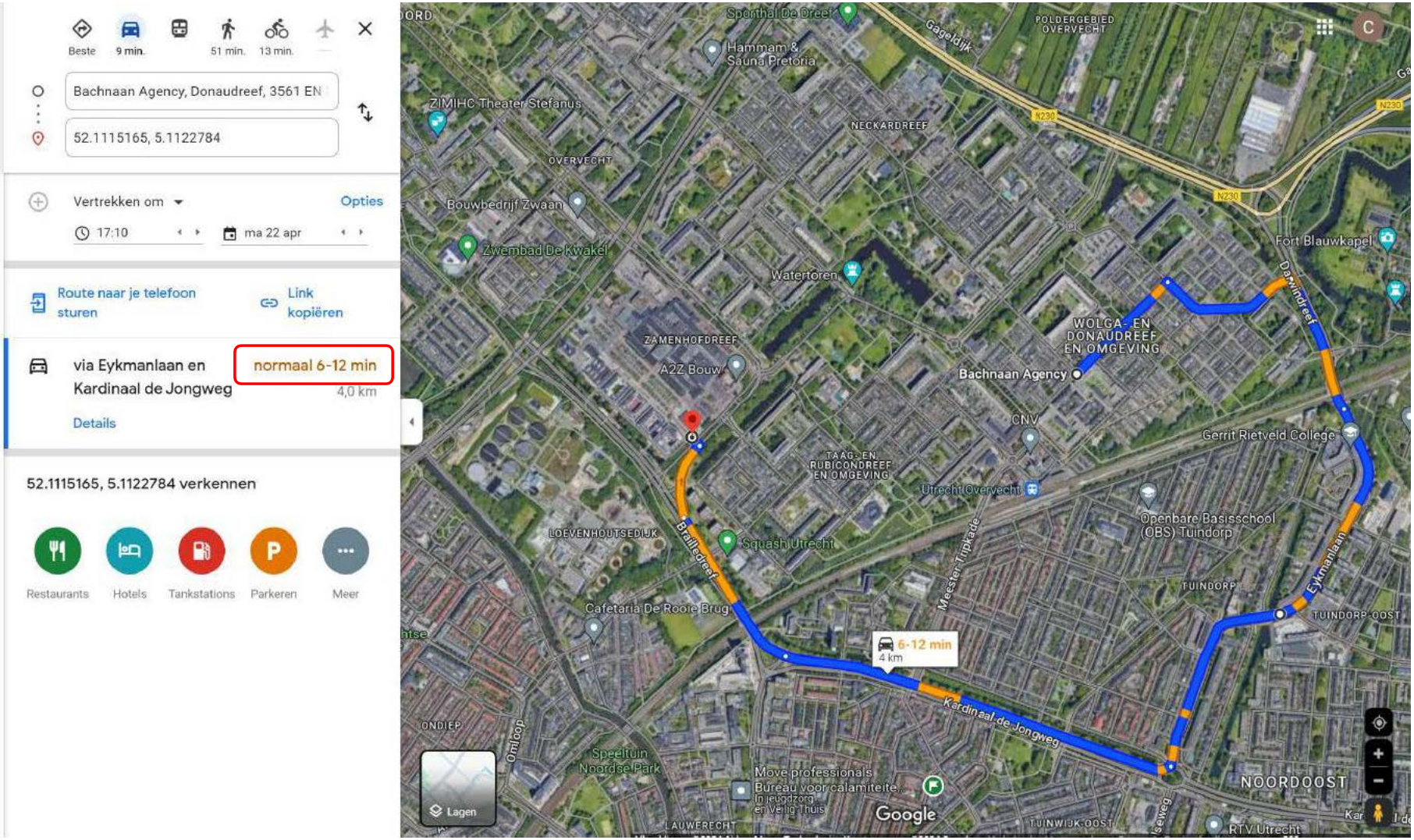

Beste
4 min.
17 min.
18 min.
5 min.
Bachnaan Agency, Donaudreef, 3561 EN
52.1115165, 5.1122784
Vertrekken om
Opties
17:10
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Moezeldreef
normaal 4 min.
1,3 km
Details
52.1115165, 5.1122784 verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
ZIMIHC Theater Stefanus
NECKARDREEF
OVERVECHT
Bouwbedrijf Zwaan
Zwembad De Kwakel
Watertoren
4 min.
1,3 km
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
WOLGA- EN DONAUDREEF EN OMGEVING
Bachnaan Agency
Fort Blauwkapel
Gerrit Rietveld College
TAAG- EN RUBICONDREEF EN OMGEVING
Utrecht Overvecht
Openbare Basisschool (OBS) Tuindorp
LOEVENHOUTSEDIJK
Squash Utrecht
Cafetaria De Rooie Brug
TUINDORP
TUINDORP-OOST
ONDIEP
Speeltuin Noordse Park
TUINWIJK-WEST
TUINWIJK
NOORDOOST
LAUWERECHT
RTV Utrecht
Lagen
Afbeeldingen ©2024 Airbus,Maxar Technologies,Kaartgegevens ©2024 Google
200 m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

!! Aansluiting Moldaudreef op A.Schweitzerdreef (NRU) straks alleen op zuidelijke baan !!



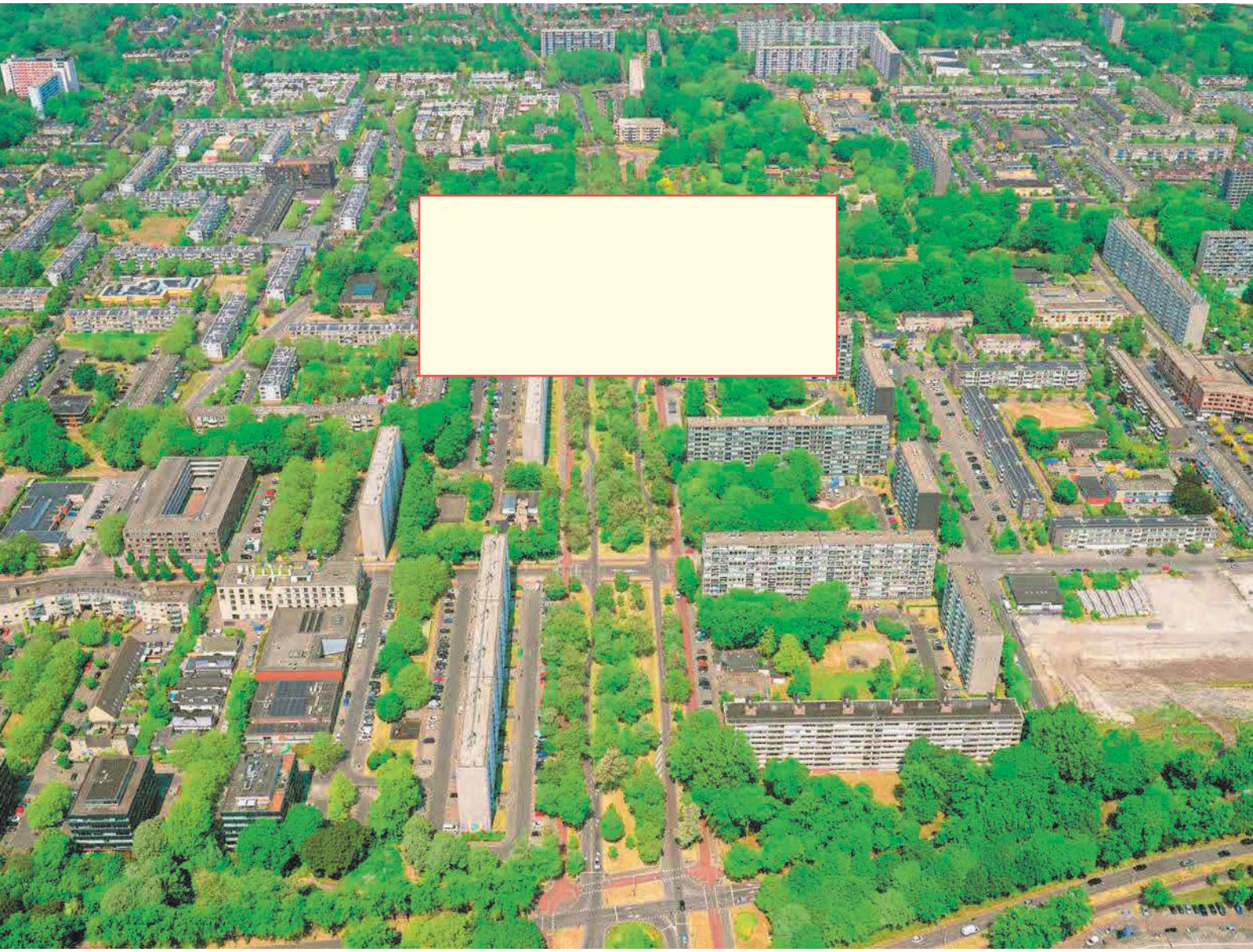
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 4

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Deel B: Bijlagen

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Hier staat steeds de term 'onderbouwing'. Maar van een onderbouwing is hier zeker geen sprake. Per thema wordt een beschrijving gegeven van de uitwerking zoals die wordt voorgesteld. Alleen bij de thema's

Inhoudsopgave

1. Uitvoeringsstrategie 4

2. Onderbouwing ruimte voor groei en behoud 38

3. Onderbouwing groen en profielen 54

4. Onderbouwing mobiliteit 160

5. Onderbouwing wonen 186

6. Onderbouwing werken 196

7. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 202

8. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 210

Colofon 222

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

1

Uitvoerings-strategie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in deel A van de Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Mensen zullen delen van de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.
Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen.
We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen.
De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte)

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van lexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is.
Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

DocuSign Envelope ID: 90EC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans

De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per deinitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Monitoring
Tijdens de uitvoeringsfase wordt de omgevingsvisie gevolgd op twee niveaus:

1. Outcome niveau: daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kenniskringen. Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht.
2. 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.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht (zie de groenberekening op pagina 105).
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen. **Indien mogelijk laten** we de herinrichting samengaan met het opheffen van doorgaande autoverbindingen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te iniltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 3).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Dat moet niet alleen zijn als het 'technisch mogelijk' is, maar ook pas als:
- noodzakelijke / gewenste aanpassingen NRU uitgevoerd
- financiering voor HOV en flankerend buurt-OV op orde
- geen bedreiging voor Masterplan Overvecht Centrum

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie van Overvecht Noord aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen. In meerdere buurten gelijktijdig starten en binnen buurten gelijktijdig werken is nodig om voor 2040 klaar te zijn. Rekening houdende met werkbare weken en uitvoering in een 'treintje' zouden we pas over circa 30 jaar de riolering vervangen kunnen hebben.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeproielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een ijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegproiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

Met de groei van het aantal woningen en werkplekken in Overvecht zal ook het aantal verkeersbewegingen in de wijk toenemen. Om ook in de toekomst de wijk bereikbaar te houden en tegelijkertijd andere doelen, zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk, te realiseren, zetten we in op de mobiliteitstransitie. Dit betekent dat we een verschuiving willen naar ruimte-eiciënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, ietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen.

6terNer ¿ets- en wandeOnetwerN
We maken ietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor ietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

2. Opschaling van het openbaar vervoer
De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden, zonder grote infrastructurele maatregelen. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig.

3. Herinrichting buurtstraten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en ietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging en de aanleg van het warmtenet.

4. Aanpassen autocirculatie
Om meer ruimte te kunnen geven aan groen, lopen, ietsen en het openbaar vervoer worden twee soorten knips voorgesteld: knips op/rond de centrale as (een autovrije Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef), en knips tussen de buurten (Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef). De autovrije centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel en betrouwbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en ietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal ietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht-Noord) en Park de Watertoren (Overvecht-Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden.

? niet bekend / in te zien (ook niet in PlanMER)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dat hoeft niet per se met knips, dat kan ook met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

De knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef) zijn nodig **om de hoeveelheid (doorgaand)** autoverkeer door de buurten te verminderen en daarmee de buurtstraten verkeersveiliger in te kunnen richten. Deze twee soorten knips zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wanneer alleen de knips tussen de buurten worden uitgevoerd zal het autoverkeer zich verplaatsen

naar de centrale as, waarmee we daar bijvoorbeeld niet de gewenste groene HOV-

, iets- en wandel-as kunnen realiseren. Wanneer alleen de centrale as autovrij

wordt gemaakt, zal het autoverkeer juist

over de parallelle routes door de buurten gaan rijden. De knips gaan gefaseerd ingevoerd worden. Daarbij volgen we

de planning van de vervangingsopgave riolering (herinrichting buurtstraten) en **leggen we de koppeling met** het rijden van HOV in de wijk. Voordat knips gerealiseerd

kunnen worden zal eerst onderzoek plaats vinden naar effecten van de knips.

5. Minder parkeren op straat

- Bij de grotere ontwikkelingen zoals de Hoogstedelijke gebieden en de Stedelijke buurten van nieuwe woningen en werkplekken is het uitgangspunt dat parkeerplekken gebouwd moeten worden uitgevoerd. De hiervoor geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en afstand tot een (H)OV-verbinding.

transformeren naar andere functies. De (inanciële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.

- Om ook in de bestaande buurten de buitenruimte beter te kunnen benutten en te kunnen vergroenen, zetten we in op het verminderen of verplaatsen van het aantal straatparkeerplekken en de invoering van betaald parkeren.

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is

afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg

van de invoering van betaald parkeren

de parkeerdruk verlaagd zal worden. W hebben beperkt inzicht in de parkeerdru in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn

in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruim om parkeerplekken op te heffen of

Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

- Alle nieuwe parkeervoorzieningen dienen toegankelijk te zijn voor collectief gebruik. Waar mogelijk worden deze parkeervoorzieningen zo ontworpen dat ze op termijn kunnen

"waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt."

Maatwerk is daarom nodig. Onderscheid is gemaakt tussen de grote ontwikkelingen en de overige ontwikkelingen. Denk bij grotere ontwikkelingen aan de hoogstedelijke en stedelijke gebieden. Bij grotere ontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen conform de geldende parkeernorm moeten worden gerealiseerd. Voor een kleinere ontwikkeling (initiatief of ontwikkeling per buurt) geldt dat we

op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren,

het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals

de verbetering van OV, iets en lopen

bepalen of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht of het overblijvende parkeren

inpandig of op maaiveld kan/moet worden opgeheven.

Er is een grote relatie tussen de diverse

beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht.

worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven.
Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef eo, Donaudreef en Amazonekwartier.

- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken). Voorbeelden hiervan zijn Zambesidreef, Muylenborchdreef, omgeving Rubicondreef en de Klopvaartbuurt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de inrichting van een tweerichtingsnetwerk, aantrekkelijke autoluwe openbare ruimte voor lopen) en het kunnen toepassen
van lagere parkeernormen. Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn maar in de periode tot 2040 stap voor stap worden ingevoerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd worden. Het behalen van de groenopgave is daardoor zeer ambitieus. Waar mogelijk worden parkeerplekken net als in andere delen van Utrecht ondergebracht in de gebouwde, collectieve parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen. In deze ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Groen- en watertransitie

In het hoofdstuk 3 van deel B Omgevingsvisie staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen in relatie tot de parkeerstrategie.

De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal te verminderen parkeerplaatsen op straat. Bijvoorbeeld: bij 25% minder parkeren kan 10% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten en als er geen parkeren meer op straat plaatsvindt kan zelfs 20% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten (zie de groenberekening op pagina 100).

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Noorderpark/Vechtscheg
Voor de 47 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Naar een ontwikkelmodel
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

Het uitwerken van een passend ontwikkelmodel begint bij het deiniëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied en rondom de Carnegiedreef. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele lats. Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke inanciering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen
De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels inanciële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) inanciële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma's aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar inanciële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor inanciële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en inanciële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden geinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby
De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.
Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:

- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke coinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van coinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.
Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties inanciële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-inanciering in relatie tot rijkssubsidies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fasering

De fasering heeft als doel om de relaties en de volgordelijkheid van de mogelijke ingrepen in beeld te brengen. De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van inanciële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg 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.

Fase 1: Nu

?

Maar zie p.97 van Deel A: "Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht."

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende inanciering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/ietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)

Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)

- Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
- Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
- Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Taagdreef e.o., Amazonedreef noord, Nijldreef e.o., Tigrisdreef Oost, Tigrisdreef West, Kwangodreef e.o.
- Bij de aanpak van de openbare ruimte wordt ook in beeld gebracht of dit kan worden gekoppeld aan de verdichting en/of herontwikkeling van de buurtcentra.
- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.

- Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ietsnetwerk in de wijk
  - Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park
- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op deinitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark, koppelen aan herinrichting delen van Park de Gagel en opknapbeurt van Vechtzoompark

	Projectnaam	Omschrijving
1	Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	De Mix	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 1 1 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	Einsteindreef 101-105	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede pn financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase wordt verder uitgewerkt binnen de kaders van de omgevingsvisie
5	Herinrichting Donaudreef	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
c	Herontwikkeling Watertoren en omgeving	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	Ivoordreef	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 5 middeldure huurappartementen en 5 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)	De gemeente zoekt met eigenaar Hoogheemraadschao De Stichtse Rijnlanden (HDSR) naar een nieuwe locatie voor de RWZI.
9	Masterplan Overvecht Centrum	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	Openbare Ruimte Amazonekwartier	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	Openbare ruimte Taagdreef	Herinirichting openbare ruimte ter verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid, groen en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	Pandvisies - Rhonedreef 40 - Jeanne d'Arcdreef 1 - Moezeldreef 127 - Scharlakendreef 3 - Pagodedreef 49 - Gambiadreef 60	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	Tuincentrum Overvecht	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	ZONOR-Dreven	0ogelijke locatie voor een VO-school in combinatie met een onderzoek naar sloop/ nieuwbouw van sociale woningbouw. Ook onderzoek naar renovatie van de woningen. Er wordt ook onderzoek gedaan naar andere locaties voor een VO-school
15	Zorgcentrum Careyn Rosendael	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.

Tabel lopende projecten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 1: Nu (tot 2030)

Intensivering bedrijventerrein
Kaders stellen bij nieuwe gebruikers: passend programma en toename dichtheid/aantal werkplekken

Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park

Pandvisies 12

Integrale aanpak openbare ruimte (Noord)
Gefaseerde aanpak: aanleg warmtenet, rioolvervanging, herinrichting openbare ruimte en onderzoek reduceren straatparkeerplekken

Transformatie parkeerhub Nieuw Overvecht tot gedeelde hub als katalysator voor gebiedsontwikkeling in gemengde (roze) zone.

Zorgcentrum Careyn 15

Rosendael

7 **Ivoordreef**

14 **ZONOR-Dreven**

3 **Einsteindreef 101-105**

Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ietsnetwerk in de wijk

6 **Herontwikkeling Watertoren en omgeving**

Buurtgericht OV introduceren in de buurten

Franciscusdreef
Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken.
Versmallen zuidelijk deel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

13 **Tuincentrum Overvecht**

Openbare Ruimte Amazonekwartier

Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier

Is aanpasing NRU dan al uitgevoerd?

1 **Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid**

5 **Herinrichting Donaudreef**

Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

2 **De Mix**

Openbare ruimte Taagdreef

Masterplan Overvecht Centrum 9

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Transformatie openbare ruimte
- Transformatie park
- Sportcluster
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe iets/wandel verbindingen
- Nieuwe ontwikkeling
- Intensiveren bedrijventerrein
- Optimaliseren sportfaciliteiten

0 250 500 1000m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herproilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
  - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het proiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark
  - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
  - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
  - Inpassing HOV-tracé
  - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
  - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
  - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit

- Herinrichting Einsteindreef
  - Herinrichten proiel: versmallen en bundelen
  - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef
  - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord)
  - Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
  - Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
  - Ontwikkeling van 'superhaltes': HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Opheffen doorgaande verbindingen tussen buurten
  - Om verdrukking van het autoverkeer van de Carnegiedreef naar de buurten te voorkomen, wordt deze ingreep in deze fase gekoppeld aan het opheffen van de doorgaande autoverbindingen op de Amazonedreef en Meester Tripkade.
  - Aanvullend kunnen de Tigrisdreef en Neckardreef worden opgeheven als doorgaande verbindingen tussen de buurten om zo tot het gewenste totaalnetwerk te komen. Dit kan ook in Fase 3 gebeuren.
- Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
  - Koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Deze koppeling is ook randvoorwaardelijk voor

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Deze koppeling moet óók gelden voor eventuele knips en ombouw naar stadsboulevard!

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen

Herinrichting Noorderpark
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting proiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU: fasering is** daarmee afhankelijk van planning NRU

Is aanpasing NRU dan al uitgevoerd? Randvoorwaarde!

Einsteindreef
Herinrichten proiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Gangesdreef in combinatie met herinrichitng Park de Watertoren

Ontwikkeling 'superhaltes'
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Start gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Deze twee knips zijn NIET meeberekend in de effectbeoordeling in het PlanMER!

Einsteindreef
Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum

Centrale as exclusief voor HOV

Gekoppeld met knips op Amazonedreef en Meester Tripkade

Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Integrale aanpak openba
Gefaseerde aanpak: aanle
herinrichting openbare ruim
straatparkeerplekken

Drie manieren om knips/ afsluitingen weer te geven. Daardoor geen overzichtelijk en inzichtelijk kaartbeeld.

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Ontwikkelingszones vorige fase
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Transformatie openbare ruimte
- Transformatie openbare ruimte vorige fase
- Transformatie park
- Sportcluster
- Herinrichting proiel
- Herinrichting Noorderpark
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe iets/wandel verbindingen
- Fiets/wandel verbindingen vorige fase
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Geen doorgaande autoverbinding
- Autovrije zone
- Nieuwe ontwikkeling
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: onderzoek vervolgen naar locatie Ons Genot.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

Lijnvoering openbaar vervoer
Dient te worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing ruimte voor groei en behoud

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing groen en profielen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

4

Dit is het énige hoofdstuk waarin Variant 1 en Variant 2 in beeld zijn en met elkaar worden vergeleken.

Onderbouwing mobiliteit

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel lats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

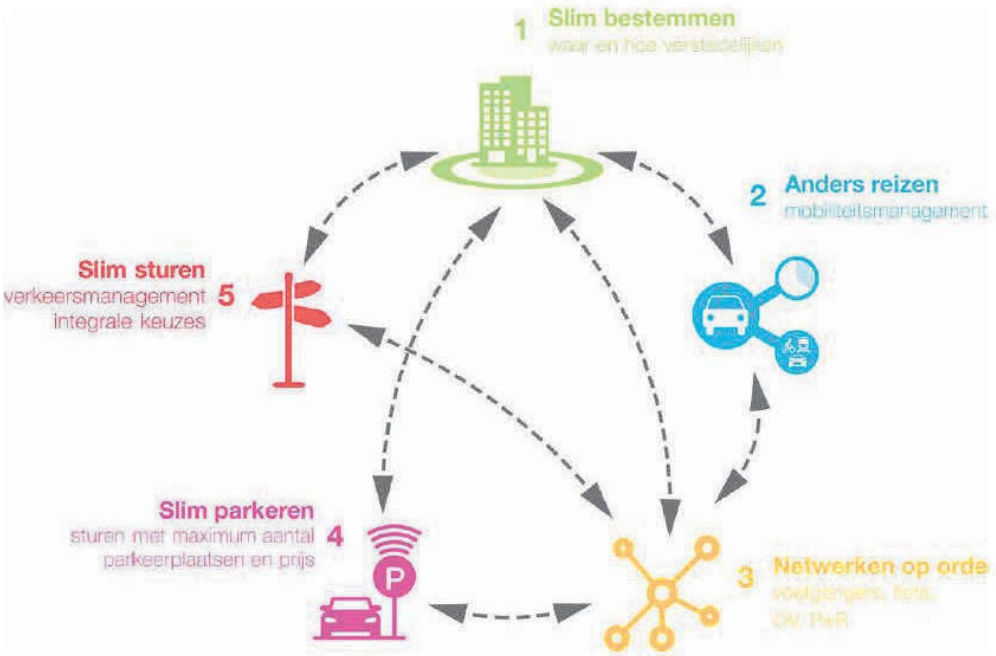
Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

Mooi woord! Keuzevrijheid ook voor de auto?

1.2 Leeswijzer

Voor het opstellen van de omgevingsvisie **is gewerkt met twee varianten.** Hiermee kunnen de effecten in beeld worden gebracht van de verschillende keuzes die worden gemaakt. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.



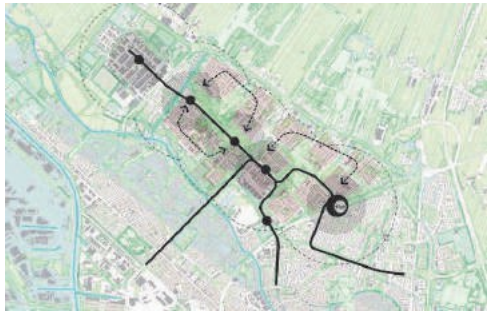
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.

Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. 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 buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

Dit zijn onleesbaar kleine priegelplaatjes

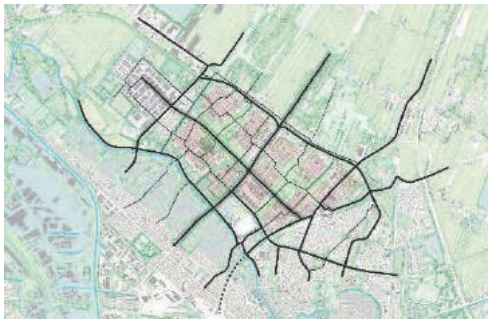


Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB's, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan

Twee extra knips uit Deel A ontbreken hier
--> zijn ook niet mee-berekend in PlanMER

Twee omrijdroutes niet in beeld
niet in beeld

Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.



[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)

In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.

Openbaar Vervoer

Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de 'bouwstempels' is dit in de vorm van een bus.

Dat is wellicht geen must, en hangt af van het type bus dat je laat rijden.

Toch, als je ook luistert naar wat men in de participatie vraagt: men wil nabij kunnen opstappen, en géén overstap. --> Is er dan geen combinatie denkbaar van een iets meer slingerende HOV-lijn

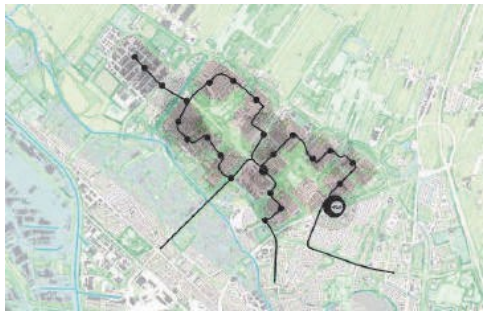
Auto

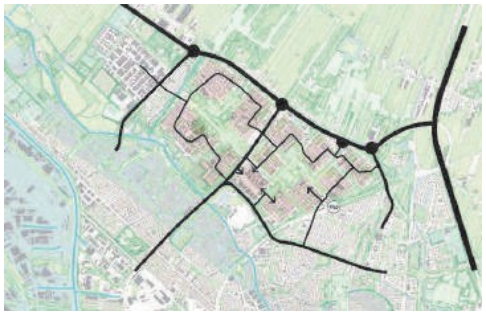
Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.

Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!
Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd

Fiets & voetganger

Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

Variant 1

Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. **De centrale HOV-as levert** naar verwachting ook een significante **exploitatiebesparing op.** Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een **autoloze HOV-as over de** Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- **en randwegen van Overvecht**. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.
verkeer uit de wijk goed kan verwerken
De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera's om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.

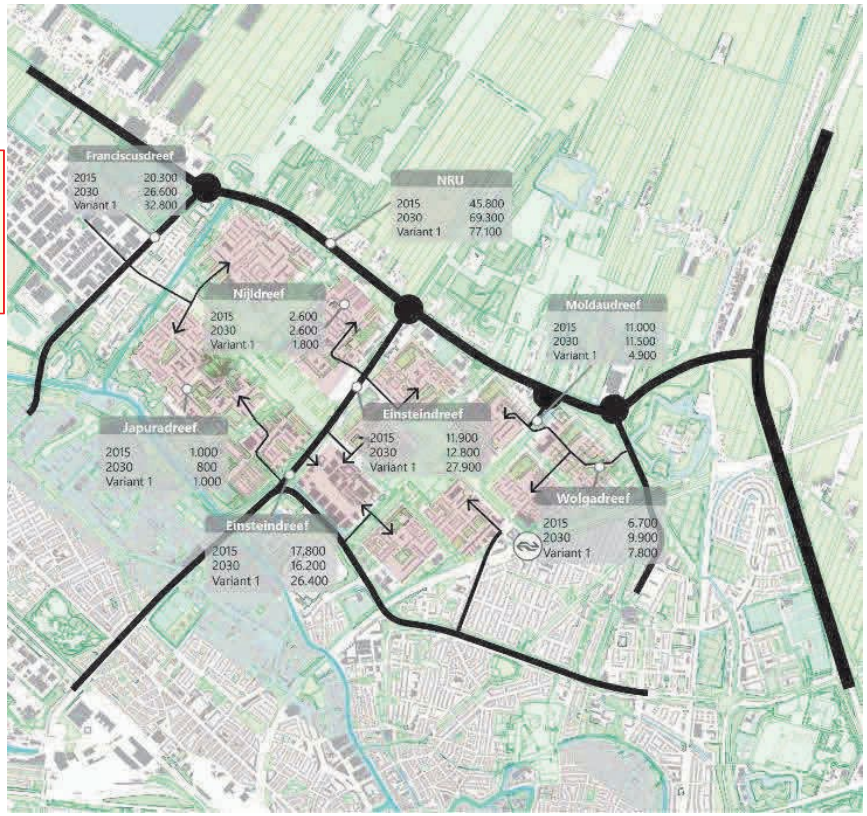
Is dat de enige mogelijkheid?

Dan zul je toch éérst die NRU-studie moeten doen vóórdat je daadwerkelijk de keuze kunt maken voor Variant 1 !

En wat te denken van logistiek/ bevoorrading, pakketdiensten, verhuizingen,...

Wij hebben altijd begrepen dat de Utrechtse raad daar zéér terughoudend in is.

Waar wordt die besparing mee bereikt, en kan daar ook op gerekend worden?



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Variant 2

Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze 'groene strook' geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto's, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze

een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Dat is de vraag! Denk aan de extra overstap

Modal split

Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in

Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!

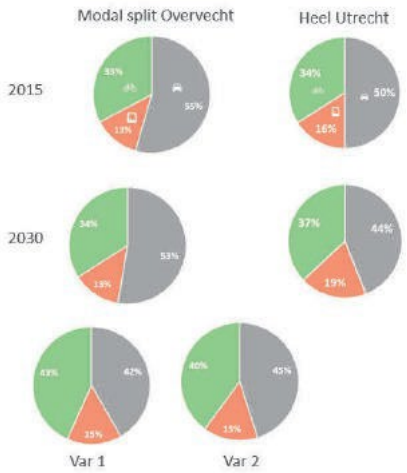
Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje hiernaast te zien is.

Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd.

wegen, zijn er meer wegen nodig met

fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9/ en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger.

Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

NB:
ja het wordt wél
benoemd, op p.183
bovenaan....

g
e
m
e
e
n
t
e
U
t
r
e

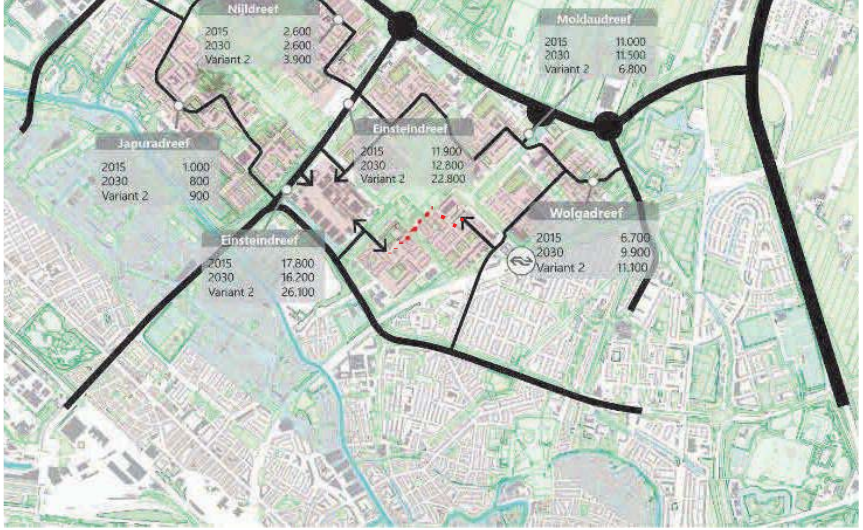
[3] Toenames ten opz

procent van de vervoersbewegingen, circa
5% hoger dan het autogebruik in de gehel

Het OV-gebruik ligt op vergelijkbare hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het

In deze paragraaf: nergens een beschouwing op het maatschappelijk effect van het moeten omrijden als autorijder naar wijkvoorzieningen.
Ook geen beschouwing op het economisch effect van langere reistijden en mogelijk uitwijkeffecten (verschuiven van omzet naar andere winkelcentra). En nergens een beschouwing op het effect van omrijden níet via de NRU maar door Zuilen, Ondiep of Tuindorp.



Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging OV-netwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet meteen de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het 'willen – kunnen – moeten' principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

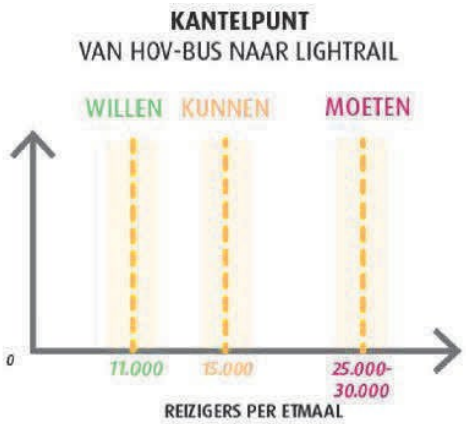
1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

Het kantelpunt "Willen" geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

2. Kunnen

Het kantelpunt "Kunnen" geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten "Willen" en "Kunnen" opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt "Moeten" benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het 'moeten' kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij 'willen' past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de

Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de 'superhaltes', het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.

Voor dit type buurtbus hoeft niet 'meer asfalt' aangelegd te worden!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En het voorbeeld op vorige pagina (p.175) dan? Stel: kleinere bussen maar hogere frequentie? Is dat onderzocht?

4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.

4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

Eerlijk is eerlijk: in deze alinea wordt voor het eerst een visie uitgesproken, waar dan een conclusie op volgt. De conclusie volgt alleen niet logisch uit al het voorgaande (en het PlanMER).

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect 'slim bestemmen' uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

En hóe komen we dan tot die keuze?!

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de 'superhaltes' aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

Dit staat hier zo, maar hoe verhoudt zich dat tot de tekst op de volgende pagina ("*Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden*") en de tekst op p.97 van Deel A: "*Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht.*" ?

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging autonetwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet enkel een beschrijving van de ene en de andere variant, zoals hieronder gebeurt, met een *kennelijke* maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

Dit wordt gebracht alsof in Variant 2 alle woonstraten belast blijven worden door doorgaand auto- en vrachtverkeer. Dat is natuurlijk niet zo.

Het zou fair zijn om bij dat aspect van 'vrijspelen en veilig maken' een beeld te geven waar, in Variant 2, die woonstraten *niet* worden vrijgespeeld. Het lijkt alleen te gaan om de 'binnenringstructuur' (zie bijvoorbeeld fig. 3.2)

Maar je hébt ook een andere keuzemogelijkheid. Alleen wordt daar niet op in gegaan.

Het is niet onderzocht (zie PlanMER) of de capaciteit van deze inprikkers op alle delen van de dag toereikend is voor alle in- en uitgaande buurtverkeer.

5 Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het s om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

en, met name Variant 1, een toename op de 'omrijdroutes' door Zuilen, Ondiep en Tuindorp.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Is dit gekozen specifiek bij Variant 1 of voor beide varianten?

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Zie intensiteiten in tabel 5.2 hiernaast. Dat gaat dan toch niet goed?

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan

Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

!! Deze wegvakken en aantallen verschillen met de wegvakken en aantallen in het PlanMER ! (zie tabellen 6.7 en 6.9).

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Hoeveel strenger? Dat is terug te lezen voor de (zeer) goede lezer in het PlanMER (p.57)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zie vorige pagina's 180/181. Die 'kans' lijkt helemaal niet logisch.

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Concreet?

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-**management ingezet** om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.

Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.

Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen vanwege de aanwezigheid van de bus. **Een** voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.

Zo kan het dus ook !

Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

Maar dat is hier weer uit beeld !

5.2 Conclusie auto-netwerk

In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. **Dit betekent dat er** meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

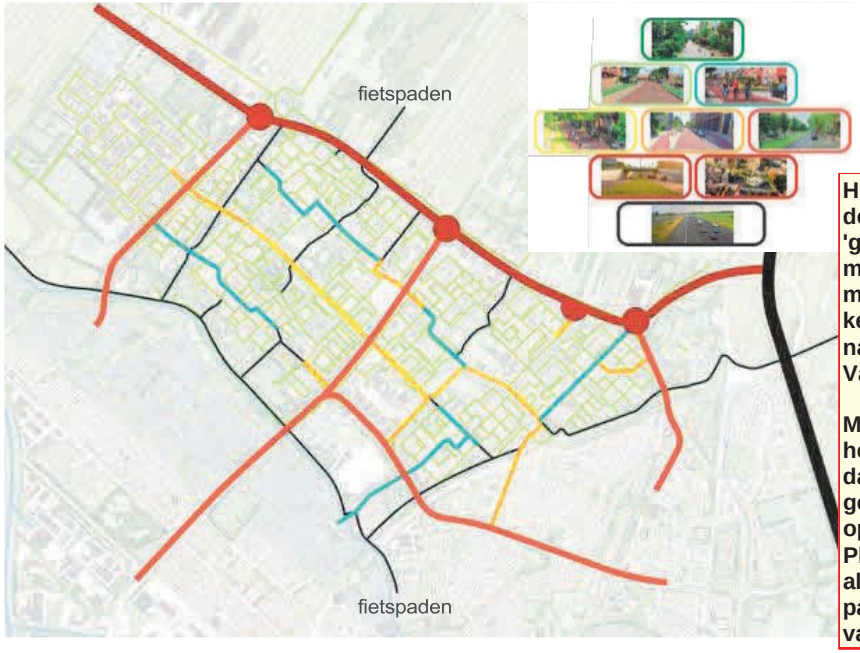
Is dít dan de doorslaggevende reden om te kiezen voor Variant 1 ? Het lijkt meer op een doelredenering.

In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

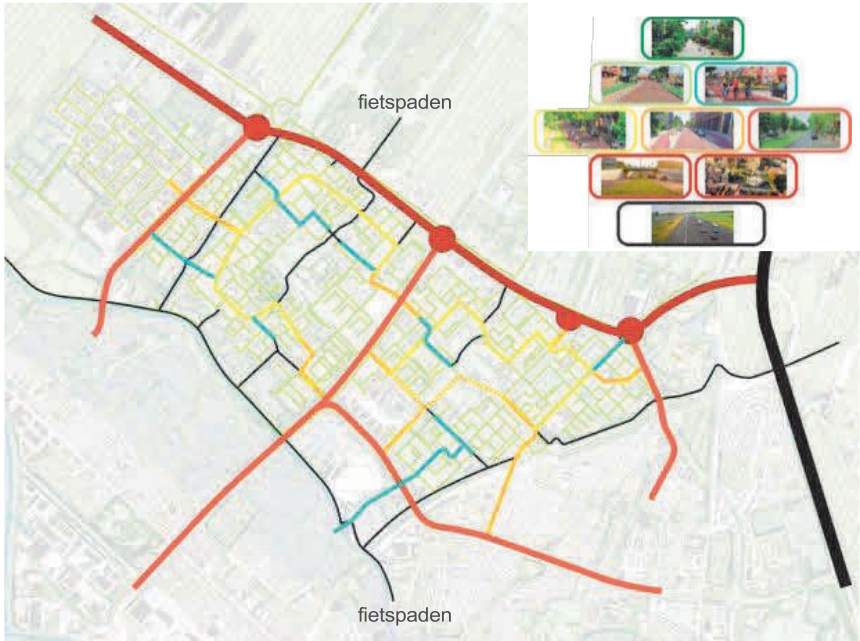
De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en **mobiliteitsmanagement** is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.

Wat betekent dit feitelijk?

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

Hier komt de aap uit de mouw. De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.

Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van 'n jaar.

Sub: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. **Vanuit de gewenste** mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit.

Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **'OV op maat'** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

níet als je moet opverstappen

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto's (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

5

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing wonen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing wonen

In deel A is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 60 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 40 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% >100 m2 GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	60%	10%	30%		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- >80% woningen tot 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	64%	19%	15%		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 8/ geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	78%	2%	19%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m2 GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	76%	9%	15%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o

Kenmerken bewoners:
- <65% alleenstaand
- <50% 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:
- 44% woningen <65 m2
- 44% 65-99 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	22%	55%	22%		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- > 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:
- 20% woningen tot 65 m2
- 12% woningen > 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	81%	4%	15%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- / geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- 30% woningen tot 65m2
- 90% woningen tot 99m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	80%	9%	11%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Één na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgropen en opleiding

Kenmerken woningen:
- Ca. 10% woningen <65 m2
- 20% groter dan 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	39%	35%	26%		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

Herontwikkeling en transformatie
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).

• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

Ouderen
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

(Thuiswonende) Jongeren
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

Studenten
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Middeninkomens
Tot slot willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel net niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.
Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen
Door het grote aandeel sociale huurwoningen, wonen er in Overvecht relatief veel meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie
Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie 'verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers' (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

6

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing werken

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in

nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de

atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel
In de zone met grootschalige detailhandel
aan de Franciscusdreef richt de sie
ontwikkeling die de Omgevingsvisie ze
faciliteert zich op de menging van deze
detailhandel met overige werkfuncties.

Maak expliciet dat hier géén uitbreiding met reguliere detailhandel mogelijk wordt gemaakt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ruimte voor werk in de woonbuurten
Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht
Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Dit is een heel belangrijke uitspraak.Daar hoort ook een schematisch kaartje bij. De omschrijving in bovenstaande alinea is akkoord.

Stationsgebied/HOV locaties
Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen
Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen
Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in deel A van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

7

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

8

Relectie op Uitgangspunten-notitie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 5

Omgevingsvisie Overvecht 2040

Gemeente Utrecht

Deel A: Omgevingsvisie

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inhoudsopgave

Inleiding 4

1 Ambities voor Overvecht 6

2 Het Overvecht van 2040 12

3 Buurten 54

Conclusie en hoe verder? 94

Colofon 103

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inleiding

Overvecht is een ruim opgezette, groene stadswijk van Utrecht. De wijk kent veel kwaliteiten, maar ook problemen. De wijk groeit mee met de stad. We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden. En tegelijk bouwen we aan meer woningen, voorzieningen, werkgelegenheid, sportvelden en een groene, veilige en prettige buitenruimte. Met de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we hard aan het versterken van de kwaliteiten en het aanpakken van de problemen. Zo bouwen we samen aan een betere wijk. Waar mensen met plezier wonen en werken, waar kansen zijn voor jongeren en waar het veilig is. Een wijk waar je trots op bent.

De stad Utrecht krijgt meer inwoners. Het klimaat verandert. Mensen willen graag een huis, maar kunnen dat niet altijd vinden. We willen graag dat Utrecht ook in 2040 een aantrekkelijke, gezonde stad is voor iedereen. Hoe kunnen we dat samen bereiken?

Een antwoord op die vraag staat in een document met de titel Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU geeft richting aan de ontwikkeling van de hele stad tot 2040. Utrecht blijft 'Utereg me stadje'; een prachtige stad met een lange en rijke geschiedenis. Maar het moet ook een stad zijn die goed in kan spelen op klimaatverandering en de wooncrisis. Een stad waarin alles wat je nodig hebt dichtbij is; op tien minuten afstand. Genoeg huizen, scholen, parken, voorzieningen en sportvelden. Waar ook voldoende ruimte is voor ondernemers en initiatiefnemers. Dat wil de gemeente graag voor en met inwoners, ondernemers en andere betrokken partijen bereiken met de RSU. Wat voor de stad geldt, geldt ook voor Overvecht. Dus als we aan de slag willen om Utrecht gezond, groen en prettig leefbaar te houden, nu en in 2040, doen we dat ook voor Overvecht.

In deze omgevingsvisie beschrijven we de toekomst voor Overvecht. We werken hier in stappen naar toe. We behouden wat goed is en laten zien waar we de wijk kunnen veranderen en versterken. Bijvoorbeeld waar we willen bouwen en waar meer groen komt en hoe we die voorstellen voor verschillende buurten in Overvecht verder uitwerken. Op die manier beschermen we de wijk ook tegen ontwikkelingen die we niet willen. Als we met elkaar in de omgevingsvisie afspreken dat een plek groen blijft, mag je daar niet gaan bouwen. In dit document lees je daar van alles over.

Dat kunnen wij *niet* bevestigen!

De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties

Wat vind je in dit document?
Dit document is het resultaat van het werk van de gemeente en van de suggesties, ideeën en voorstellen van veel inwoners, **eigenaren en ondernemers uit de wijk.** Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. **Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.** De gemeente maakt deze omgevingsvisie.

Dit document is een deinitief concept. In 2024 kan iedereen meepraten en meedenken tijdens de oiciële inspraakperiode. Daarna buigt de gemeenteraad zich over de omgevingsvisie Overvecht en neemt de besluiten. Dat zal eind 2024 gebeuren.

In dit document lees je het volgende:
- Ambities: wat willen we algemeen bereiken voor, met en in de wijk?
- Overvecht 2040 per onderwerp: groen en blauw verbeteren, veilig en verbonden, ruimte voor groei en behoud, verschillend en voor iedereen en duurzaam en toekomstbestendigheid.
- Overvecht 2040 per buurt.
- Conclusies en hoe verder?

Belangrijk om te weten
We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners.

ja. pas nádat wij ons in oktober'23 zelf meldden bij het projectteam

Participatie Omgevingsvisie Overvecht:

Er zijn in totaal 15 bijeenkomsten georganiseerd om ideeën, voorstellen en reacties op te halen. Daarnaast zijn meer dan 250 gesprekken in de wijk gevoerd, op verschillende momenten en plekken, waaronder:
- Buurtcentrum De Dreef
- Johannescentrum
- ZIMIHC Theater Stefanus
- Younity
- Careyn Rosendael
- Vechtsebanen
- Seinedreef 1
- Shoppingcenter Overvecht
- Wijkbureau Overvecht
- Hart van Overvecht, Overkapel, Gagelhof, de Klop
- Ondernemersloket Overvecht, Manitobadreef 7c

Naast deze bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal hebben 2433 bewoners en ondernemers uit Overvecht deze enquêtes ingevuld.

Bijeenkomst Visiedenkers, 1 juni 2023

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

1

Ambities voor Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ambities voor Overvecht

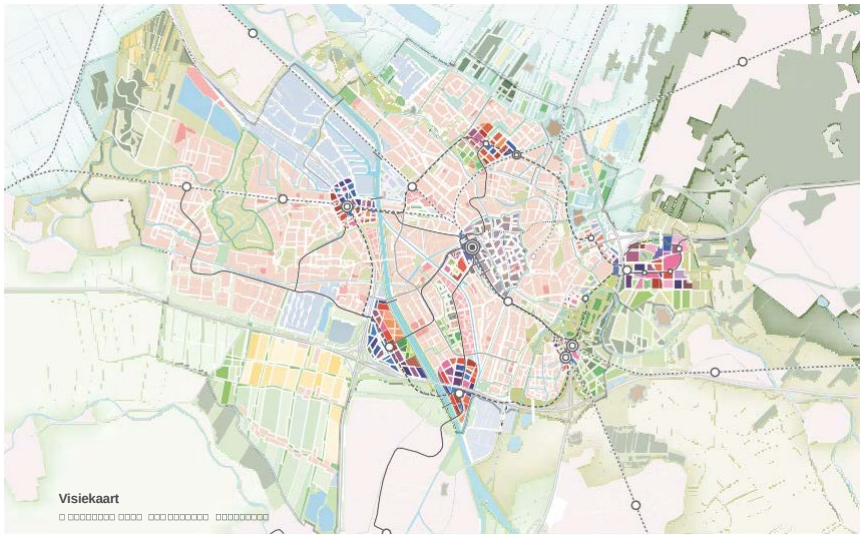
Opgave vanuit de stad

Utrecht groeit. Van een stad met 368.000 inwoners in 2023 naar ongeveer 450.000 inwoners in 2040. Dat betekent ook voor Overvecht dat er meer nodig is. De omgevingsvisie legt ambities voor de wijk vast. Dat zijn:

- Toevoeging van minimaal 5000 woningen
- Toevoeging van minimaal 3000 werkplekken
- Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare
- Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht
- Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3 à 4 voetbalvelden
- Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen)
- Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad
- Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer
- Verandering naar aardgasvrij en circul bouwen

Dus ook voor de auto?

daarvoor is goede bereikbaarheid met alle modaliteiten belangrijk (óók de auto!)



De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen 5.000 woningen landen in Overvecht (Visiekaart uit de Regionale Strategie Utrecht).

Wat willen we bereiken?

De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van Overvecht tot 2040. Wat we graag willen bereiken:

- Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grotere woning verhuizen. Hierdoor is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.
- Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven **en het is aantrekkelijk voor** ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
- Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.
- Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.
- Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen, ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.
- Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden.
- Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.
- Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk wordt er circulair gebouwd. Wegen, pleintjes, groen en parken worden zoveel mogelijk ingericht en onderhouden door gebruik te maken van bestaand materiaal.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2

Het Overvecht van 2040

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

De auto 'gaat uit het script'?!

In 2040 is Overvecht een diverse, veilige, groene en levendige wijk. Er is voldoende afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken met voorzieningen en werkgelegenheid. De buurten zijn onderling goed met elkaar verbonden voor voetgangers, fietsers en met het OV.

Een doorlopende groenstructuur ligt centraal in de wijk en het groen is vanuit iedere woning dichtbij. Er wordt veel gebruik gemaakt van de parken voor wandelen, sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten. Robuust groen zorgt voor schaduw en verkoeling waardoor de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om je doorheen te bewegen of te verblijven.

Overvecht Centrum en het gebied rondom het station veranderen stap voor stap naar hoogstedelijke gebieden met veel nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen.

In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt.

Door de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen is het huidige verkeerssysteem niet meer houdbaar. Verkeersveiligheid is door bewoners van Overvecht bovendien als belangrijkste verbeterpunt genoemd. Daarom is de verkeersstructuur voor de auto, fiets en voetganger aangepast.

Deze kaart geeft weer hoe Overvecht er in 2040 uit kan zien en welke stappen er nodig zijn om dat te bereiken. In de volgende pagina's wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. We maken de weg vrij voor lopen, ietsen en openbaar vervoer. Bestaande park richten we zo veel mogelijk in voor spelen en verblijven. Verkeershinder, gel en uitstoot proberen we zoveel mogelijk te beperken. In 2040 zijn de Overve straten en ietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig.

2vervecKt blijft goed bereikbaar voor automobilisten en verbetert voor iets voetgangers. Herstructurering biedt ruimte aan groen, ontmoeting en verbet oversteekbaarheid van de grootste barrières. Aanpassingen in de verkeerss dragen daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving (minder geluidsoverl luchtkwaliteit, meer ruimte voor bewegen).

Dit ene zinnetje is de énige rekenschap die deze ontwerp-Omgevingsvisie geeft op het effect van langere reistijden voor bewoners naar wijk- en buurtvoorzieningen!!

Wat is 'enkele minuten'? Het is NIET onderzocht, noch in het PlanMER, noch in Deel B (de 'onderbouwing').

Daar behoort autoverkeer *tussen buurten* toch ook toe?

maar dit zal ook gaan omrijden door Zuilen, Ondiep en Tuindorp

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave.

Door de groei van de wijk zijn de huidige parkeeroplossingen niet overal houdbaar.

Veilige en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers om actieve mobiliteit te stimuleren.

Goede verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad.

ets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. Bij alle fiets- en loooproutes wordt gestreefd naar voldoende (40% hoofdroutes, 30% overig). De werking van de grote dreven, Vecht, r en de NRU wordt verminderd door ng van nieuwe tunnels en bruggen.

hting buurtstraten

nde werkzaamheden, bijvoorbeeld anging en de aanleg van het et, bieden veel kansen voor een daptieve en toekomstbestendige inrichting van de straten. Buurtstraten krijgen een nieuwe inrichting en worden autoluw. Dit betekent dat parkeerplaatsen op sommige plekken verdwijnen. Zo worden de straten veiliger en ontstaat meer ruimte voor groen. Afhankelijk van de soort straat gaat de maximumsnelheid verlaagd worden naar 30 km/u of 15 km/u.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as centraal door de wijk. De HOV-as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.

Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner. Daarmee is de bus in de buurten minder bepalend voor de inrichting van de straten.

Minder doorgaande autoverbindingen tussen de buurten

Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.

Minder parkeren op straat

Grotere nieuwbouw ontwikkelingen in de wijk mogen niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw worden gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. De route van de parkeerplek naar de woning is veilig en prettig, ook in het donker. In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd. Bij nieuwbouw, zoals rondom (H)OV-haltes, worden lagere parkeernormen gehanteerd. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande lats) zien we als maatwerk. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren. Het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen wordt in de nieuwbouw in de gebouwen ingepast en waar mogelijk bij renovatie meegenomen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

Wat verandert er voor OV reizigers in Overvecht?

Overvechters die nu al gebruik maken van de bus kunnen dat in de toekomt doen zoals ze gewend zijn. Bussen die door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht, bijvoorbeeld van de woning naar een winkelcentrum, het station of naar familie of vrienden in de wijk. Voor verplaatsingen naar andere delen van de stad zijn deze buslijnen door hun lange route door de buurten relatief langzaam en daardoor onaantrekkelijk voor veel (potentiële) reizigers. Daarom komt er in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare buslijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Voor veel bewoners zal het naar de bushaltes van deze HOV-lijn verder lopen zijn, maar deze lijn biedt wel een snellere verbinding met Overvecht Centrum, Station Overvecht en andere delen van de stad zoals het Utrecht Science Park, de binnenstad, Leidsche Rijn en Lage Weide. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Zeker voor toekomstige bewoners van de nieuwe woningen die vooral rond de HOV-haltes worden gebouwd geldt, dat deze nieuwe lijn een aantrekkelijke en voor de hand ligge reiskeuze geeft.

Programma Vervoersongelijkheid

We werken aan het programma Vervoersongelijkheid. Onze ambitie is dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen in de stad. Een deel van onze inwoners ervaren hierbij echter drempels; bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs of omdat ze een fysieke en/of mentale beperking hebben. Overvecht is een van de aandachtswijken in het programma Vervoersongelijkheid.

Aanpassingen NRU

De gemeente en provincie Utrecht werken samen met het Rijk aan een NRU die het autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio, een robuust nationaal wegennet en de leefbaarheid van Overvecht. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.

Prima dat dit komt! Echt wel. Maar het is geen panacee. De bus is niet voor elke persoon en voor elk bezoekdoel de oplossing. Wij missen reflectie en realiteitszin op dit gegeven.

Bijzonder klein en slecht leesbaar priegelkaartje voor zo'n ingrijpend onderwerp!

De borging van deze afspraken zal er toch echt

moeten zijn vóórdat je ten principale de keuze kunt maken voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

Fiets & voetgangers

Bestaande routes worden veiliger en aantrekkelijker ingericht. Ontbrekende routes in de wijk en nieuwe routes over de Vecht, NRU en onder het spoor worden toegevoegd. Een fietsroute in Overvecht Noord is in vergelijking met het Mobiliteitsplan geoptimaliseerd.

- Recreatieve hoofdfiets- en wandelroute
- Hoofdfiets- en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

Openbaar vervoer

De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen, mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Station Overvecht, Overvecht Centrum en Nieuw Overvecht worden belangrijke knopen in het OV netwerk.

- HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Auto

Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar is niet langer overal met elkaar verbonden. Het parkeren op straat wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde, collectieve voorzieningen opgelost.

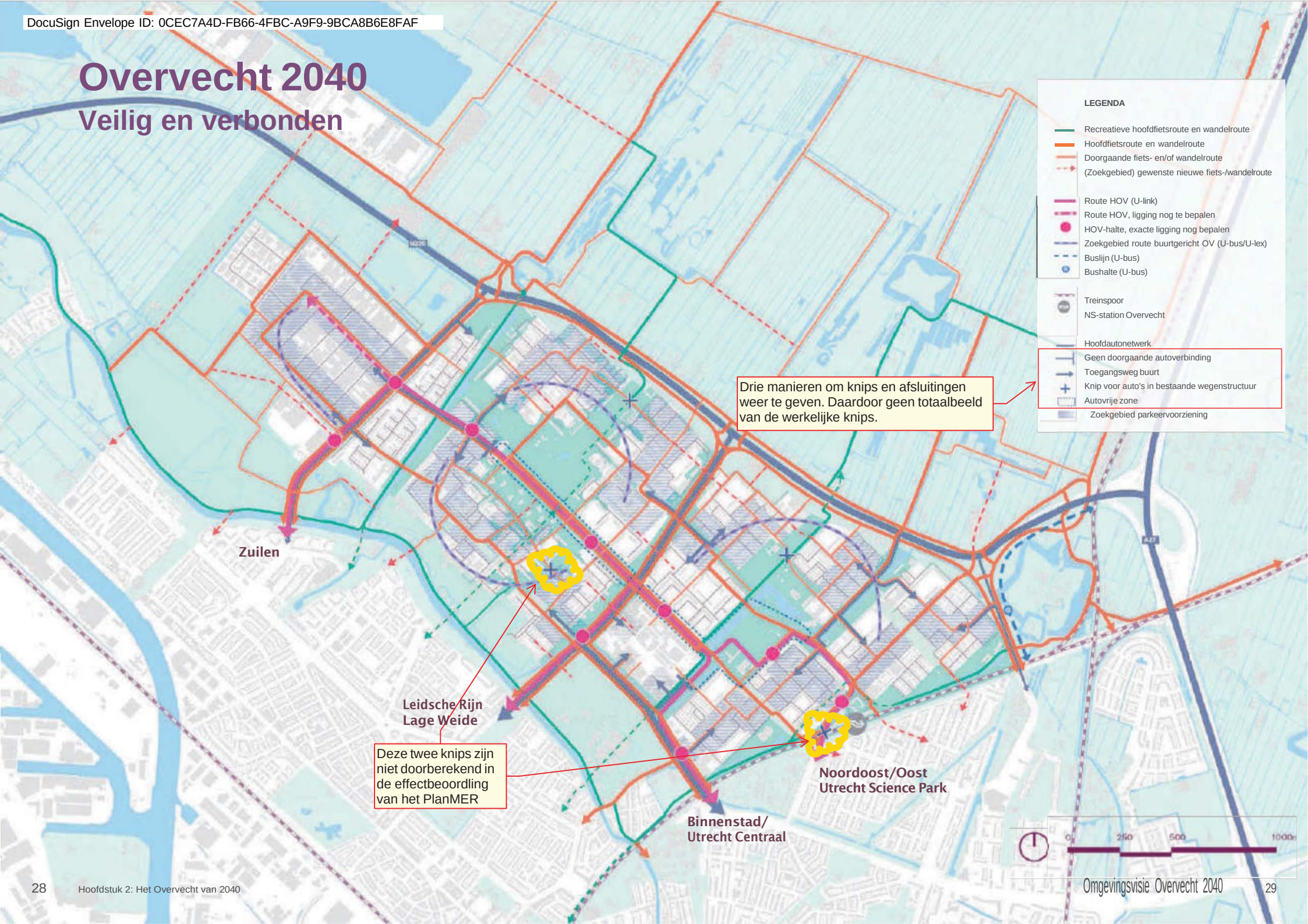
- Hoofdautonetwerk
- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor geen totaalbeeld van de werkelijke knips.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Utrecht groeit; in 2040 wonen er ongeveer 450.000 mensen in de stad. In de hele stad zoeken we daarom ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. Ook in Overvecht. In Overvecht behouden we wat sterk is, bouwen we verder aan wat goed is en pakken we aan wat nodig is. We benutten de groei om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten te verbeteren. De wijk wordt klaar gemaakt voor de toekomst. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zien we kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten, we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De ontwikkelingen gaan stap voor stap en sluiten bijvoorbeeld aan op momenten van groot onderhoud, renovatie of andere initiatieven.

Woningbouw vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière in de eigen wijk.

Ook werkplekken, winkels en voorzieningen groeien mee met de woningbouw.

Er worden voldoende ontmoetingsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd.

De architectuur van nieuwe ontwikkelingen biedt de kans om meer allure te geven aan de wijk.

Overvechts karakter

Bepaalde kenmerken van Overvecht geven de wijk een eigen karakter en identiteit. Zoals de parken, de ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de cultuurhistorisch waardevolle elementen. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan (zie toelichting in deel B). Door de groei van de wijk tasten we deze Overvechtse kwaliteiten niet aan, maar versterken we ze. Nieuwe ontwikkelingen passen we zorgvuldig in en voegen meerwaarde toe aan de omgeving.

Nieuwe ontwikkelingen

De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken: in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken.

Carnegiedreef - Zamenhofdreef: levendige groene promenade

De Carnegiedreef – Zamenhofdreef is in 2040 een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing.

Stadsentrees als prettige routes

De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de stadsentrees van de wijk. Veel bewoners ervaren deze dreven als barrières. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. We versmallen deze stadsentrees waar dat kan en realiseren betere oversteekplekken. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees zorgen we voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken.

Meer levendigheid en contact

We zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt (woon) functies en worden meer open. Bij nieuwbouw maken we een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. We zorgen voor prettige overgangen tussen gebouwen en de straat en het groen. Zo zorgen we voor meer verbinding en contact met elkaar. We maken vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker.

Slimmer omgaan met bestaande ruimte

Meer woningen betekent meer mensen die gebruik maken van de stoep, een speelplekje en een park. We willen het groen zo veel mogelijk behouden en verbeteren. We bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak).

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook andere voorzieningen zoals het laden en lossen of transformatie ruimtes voor elektriciteit zitten in het gebouw. Bij de (hoog) stedelijke gebieden wordt speciaal aandacht besteed aan slimme afvalinzameling die zo min mogelijk ruimte kost. Voorzieningen, parkeerplekken, de ondergrond, bovengrond en daken gebruiken we zo optimaal mogelijk. Daken benutten we voor klimaat (zonnepanelen, wateropvang, verkoeling), daktuinen voor bewoners en biodiversiteit, of zo mogelijk voor het toevoegen van woningen (optoppen).

Hoogbouw

Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, een parkeergarage, voorzieningen en een prettig verblijfsgebied. Hoogbouw is gekoppeld aan belangrijke centrale plekken, zoals de Carnegiedreef-Zamenhofdreef en station Overvecht. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen daarmee de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie.

Een meer gemengde wijk

In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. **Voor** heel Over**vecht** **streven** we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% **middensegment** en 20% vrije sector**.** Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren.

Op zich prima, maar zie wel de opmerking op p.190 van Deel B

Bouwen aan gemeenschappen

De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties en gemengde woonvormen. Met deze woonvormen bestrijden we eenzaamheid en geven we kwetsbaren een steuntje in de rug. De experimentele lats in Overvecht Noord zijn daarbij een inspiratiebron.

Toevoeging aan bestaande bouw

Naast nieuwbouw zien we ook kansen woningen toe te voegen in de bestaande bouw. Denk aan optoppen (het toevoegen van extra woonlagen aan een bestaand gebouw) of het ombouwen van bergingen op de begane grond naar woningen of andere passende levendige functies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Het toevoegen van woningen, werkplekken, voorzieningen en groen vraagt ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op plekken met goede OV-bereikbaarheid. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindend stedelijk wijkhart in het midden. We kiezen voor een verschillende aanpak per gebied; die aanpak is hieronder verder uitgelegd.

Het uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbeteringen.

Deze Omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor 2040.

De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de **hoogstedelijke gebieden** te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Om de benodigde aantallen woningen, voorzieningen, werkplekken en brede wijkverbetering toe te voegen, zal er sprake zijn van sloop nieuwbouw. Voor de realisatie van de ambities zijn veel verschillende partijen nodig. Veel ontwikkelingen zullen na 2030 plaats vinden.

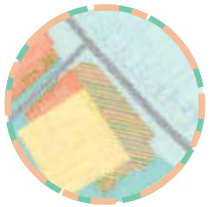
Woonbuurten

Stedelijke buurten

Hoogstedelijk gebied

Intensief bedrijventerrein

Gemengde zone bedrijventerrein



Transformatie (van bestaande bebouwing) in het groen

Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.

In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen.

Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, **perifere detailhandel** en bijpassende voorzieningen.

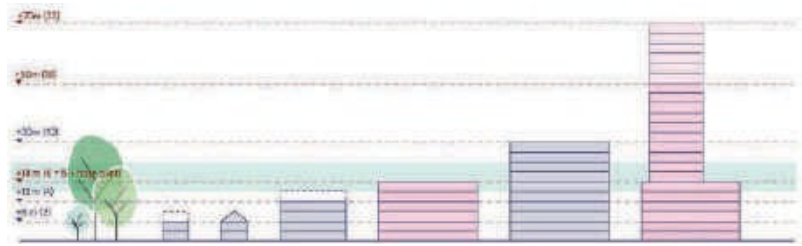
Van belang om deze branchebeperking goed vast te leggen (en dus eerst te motiveren). Zie ook opm op p.200/201 in Deel B

Op de locaties die zijn aangewezen voor **transformatie in het groen** staat nu al bebouwing. De groenkwaliteit is hier nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (zie bijvoorbeeld de foto op bladzijde 43).

Passende bouwhoogtes per gebiedstype

Onderstaand schema laat zien hoe de gebouwhoogte voor de nieuwe ontwikkelingen zich verhoudt tot de gebouwen die er al in Overvecht staan. Hierbij zien we een gebouwhoogte van 4 tot 6 lagen als de meest voorkomende Overvechtse laag voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe Overvechtse laag is ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bomen in de wijk en zorgt voor minder contrast tussen de hoogbouw en laagbouw. Nieuwe gebouwen die hoger zijn, zullen op specifieke plekken en op aanzienlijke afstand van elkaar ingepast worden, zodat het open beeld van Overvecht intact blijft.

Huidige situatie



Introductie nieuwe bouwhoogten in Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gemengde zone bedrijventerrein

Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. De oversteekbaarheid van de Franciscusdreef en verbinding met de zuidelijker gelegen buurten zijn daarbij van belang. Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Er wordt geen woningbouw gerealiseerd in deze zone, maar wel plek gemaakt voor levendige functies met een actieve begane grond.

Ontwikkeling

Sloop-nieuwbouw mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting en verbetering voor deze zone en het achterliggende bedrijventerrein en de wijk.

Hoogte

In deze zone kan hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.

Structuur

Er wordt een nieuwe hoogstedelijke structuur geïntroduceerd met een levendig karakter.

Architectuur

Inzetten op diverse architectuur, met structuur en materialisering die afwijkt van de bestaande architectuur. Representatieve uitstraling naar de Franciscusdreef. Parkeren, laden en lossen wordt collectief en gebouwd geïntegreerd.

Programma

Menging van bedrijvigheid met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid, met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en (sport) voorzieningen zijn ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Hier bouwen wij geen woningen.

en geen detailhandel.

Transformatie in het groen

Door herstructurering van de bestaande bebouwing op deze plekken ontstaan mogelijkheden om de kwaliteit van het groen en buitenruimte te verbeteren. Het groen rondom en tussen de buurten is in de tijd veranderd: op plekken minder doorwaadbaar, verhard, versnipperd, onveiliger en een mindere belevingskwaliteit. Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Ontwikkeling

Ingrepen leveren een bijdrage aan vergroening, groenbeleving, en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en de parken. Sloop-nieuwbouw is hierbij mogelijk, mits dit aan bovengenoemde buurtverbetering bijdraagt.

Hoogte

Bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving.

Structuur

De stedenbouwkundige structuur wijkt af van die van de buurten: autonome bebouwing in parkachtige setting. Bebouwing en groen zijn met elkaar verweven. De parkachtige setting rondom is de drager van het plan.

Architectuur

Autonoom, met een goede, open uitstraling naar alle zijden, natuurlijke materialen en met de voet in het groen. Dit levert een positieve bijdrage aan de groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Om versnippering te voorkomen zijn buitenruimten en parkeeroplossingen integraal mee-ontworpen in het hoofdvolume.

Programma

Bijzondere maatschappelijke (woon)functies met betekenis voor de buurt/wijk.

Voorzieningen op de begane grond

Optimaal gebruik van daken

Gebouwen in een groene omgeving

Ruimte voor fietsers en voetgangers

Gemengde zone bedrijventerrein

Optimaal (energie- en groen) gebruik van daken

Zicht op activiteiten die binnen plaatsvinden

De groenkwaliteit is op sommige plekken nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken.

Ontmoetingsplekken voor bewoners

Hoogte

Structuur

Architectuur

Programma

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Een ijne, levendige wijk is een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar iedereen een goede woning kan vinden en waar ruimte is voor sport, spel, cultuur of andere gezamenlijke activiteiten. Bij het diverser worden van de wijk willen we het makkelijker maken en stimuleren dat inwoners elkaar ontmoeten en zich aan elkaar en de wijk verbinden. We willen dat bestaande bewoners zich blijven thuis voelen in de wijk en dat nieuwe bewoners zich welkom voelen. Er moeten voldoende plekken zijn waar men elkaar kan ontmoeten, binnen en in de openbare ruimte. Daarom wordt op de juiste plekken ruimte toegevoegd om deze functies te maken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten; we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud.

Veilige, uitdagende en toegankelijke sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.

Laten meegroeien van sport-, zorg en andere maatschappelijke voorzieningen.

Betaalbare ruimte voor lokale ondernemers en culturele broedplaatsen.

Meer ruimte voor cultuur, op buurt- én wijkschaal.

Belangrijke uitspraak. Zie ook opm. op p.200/201 van Deel B.

Vernieuwing van Overvecht Centrum

Overvecht Centrum ontwikkelt tot een gemengd wijkcentrum met moderne voorzieningen, waaronder een culturele voorziening voor Utrecht en de wijde omgeving. Vernieuwing van de bebouwing zorgt voor meer en betere woningen en voor moderne voorzieningen, die klaar zijn voor de toekomst. Dit zorgt voor een levendiger en aantrekkelijker centrum, waar alle Overvechters van profiteren. Er ligt een winkelhart in de kern, met daaromheen maatschappelijk, commercieel en werkprogramma. Langs de Zamenhofdreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de wijkeconomie versterken.

Stedelijke ontwikkeling rondom het station

Station Overvecht ontwikkelt tot een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Hier komt bijvoorbeeld ruimte voor horeca en to go-voorzieningen.

Toegankelijke banen in de wijk

We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk, daarom maken we tot 2040 ruimte voor 3.000 extra werkplekken. Binnen de buurten wordt ruimte gemaakt voor betaalbare culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders. Ook zetten we in op intensivering van het bedrijventerrein en staan we hier geen woningbouw toe.

Koesteren van bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken

De bestaande buurtwinkelcentra blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe voorzieningen. Binnen de bestaande buurten blijven dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"), zodat iedereen gebruik kan maken van de gewenste en nodige voorzieningen. Winkels worden geconcentreerd binnen de winkelcentra. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels.

Maatschappelijke voorzieningen

Het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. We bieden ruimte aan:

- een buurtcentrum van 650 m2 buurtkamers nabij ouderenwoningen
- jeugdhulp
- gezinshuizen
- dagbesteding ouderen en volwassenen
- jongerencultuurhuis

Sport- en speelruimtes worden zowel kwalitatief als kwantitatief versterkt

Uitdagend en veilig kunnen spelen is van groot belang voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. In Overvecht is veel overgewicht en de openbare speelruimte wordt niet altijd als sociaal veilig en aantrekkelijk ervaren. Juist in Overvecht is voldoende en goede speelruimte onmisbaar om fijn en gezond op te groeien. Een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen voor jongens én meisjes maakt sporten niet alleen mogelijk maar verleidt er ook toe. Bij het aanwijzen van sport- en speellocaties en het ontwerpen daarvan is (sociale) veiligheid een belangrijk uitgangspunt.

Meer ruimte voor veldsport

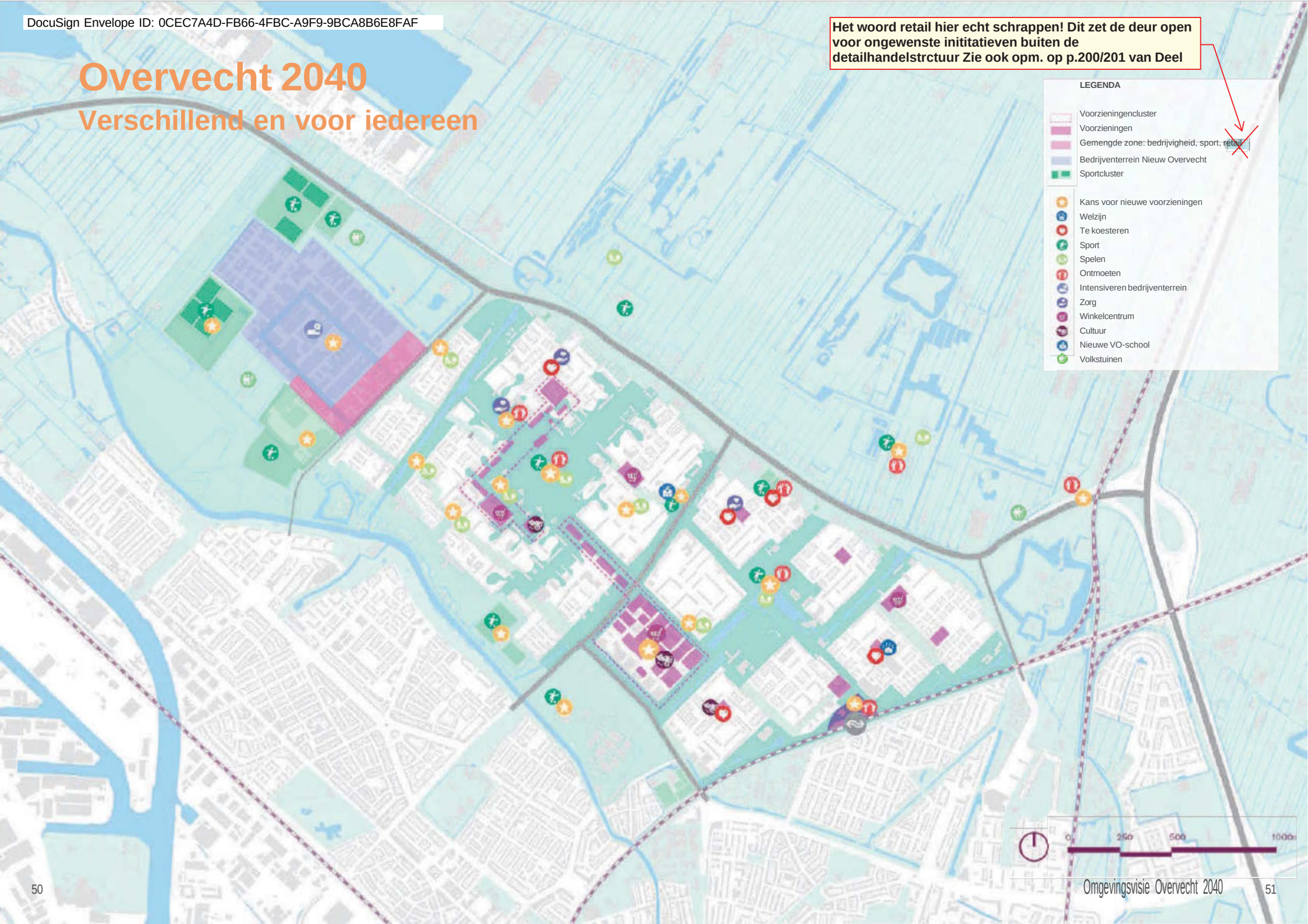
De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Het woord retail hier echt schrappen! Dit zet de deur open voor ongewenste inititatieven buiten de detailhandelstrctuur Zie ook opm. op p.200/201 van Deel



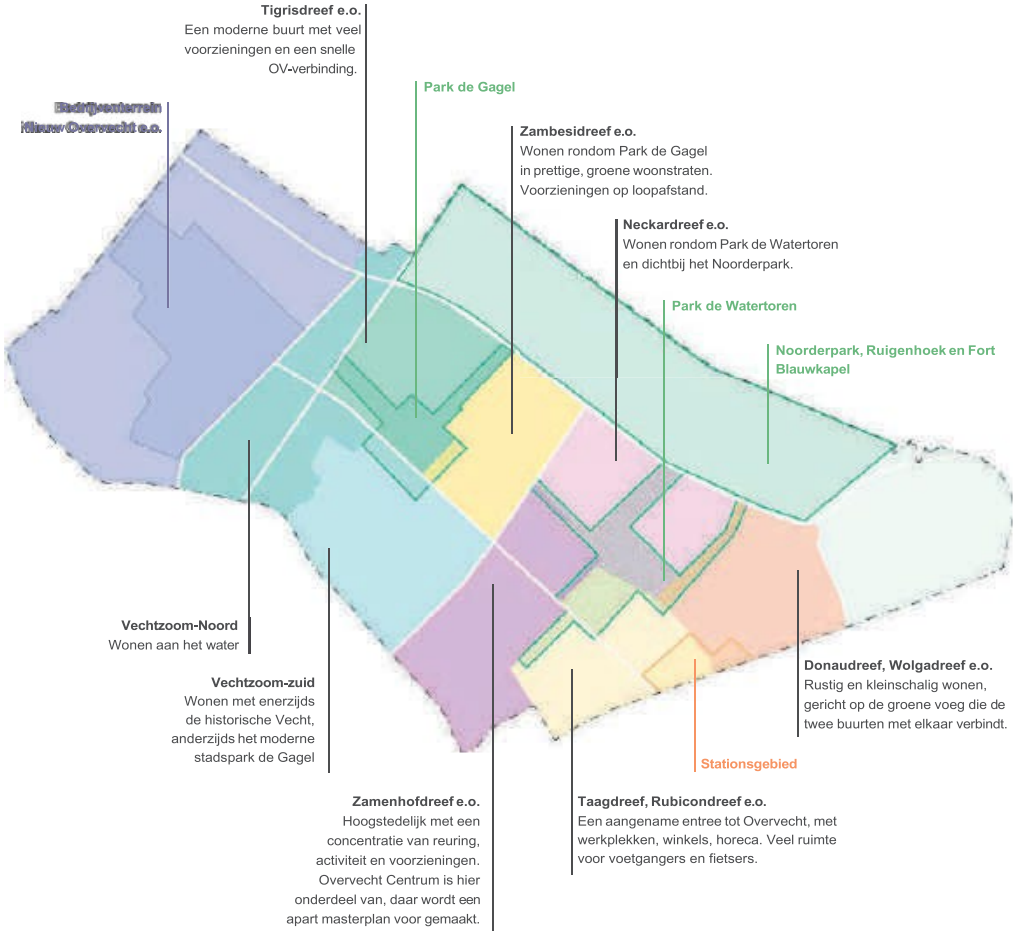
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3 Buurten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

Op de volgende pagina's gaan we in op de verschillende buurten in Overvecht. De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Transformatie in het groen
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningencluster
- Sportcluster
- Kans voor nieuwe voorzieningen
- Welzijn
- Te koesteren
- Sport
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Nieuwe VO-school
- Volkstuinen
- Cultuurhistorisch erfgoed

Veilig en verbonden

HOV

- HOV route
- (mogelijke) HOV route
- HOV halte, exacte ligging nader te bepalen
- Zoekgebied buurtgericht OV
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Trein

- Spoor
- NS-station Overvecht

Auto

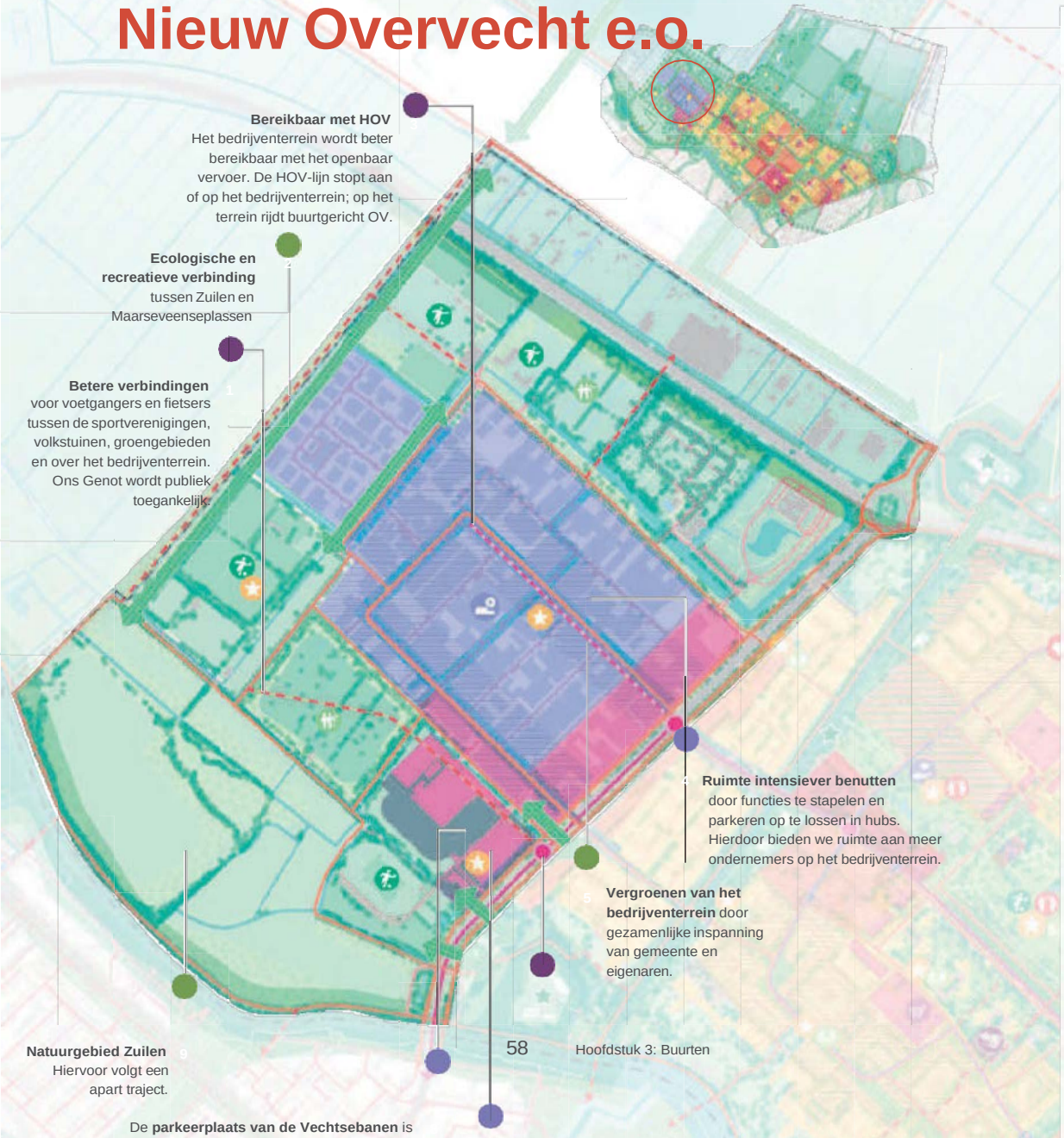
- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip in bestaande wegenstructuur voor auto's
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Fiets

- Hoofdfiets-/wandelroutes
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nieuw Overvecht e.o.



De **parkeerplaats van de Vechtsebanen** is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, maar is nu een parkeerterrein en dus niet groen. Gezien de ambities om Nieuw Overvecht te verbeteren en te verdichten, zien we dit wel als kansrijke plek om te verbeteren. Als hier een initiatief ontstaat voor herontwikkeling, zal gekeken worden hoe deze plek ook qua groen kan worden verbeterd.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een

meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.
- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Géén detailhandel.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Nieuw Overvecht is kansrijk als vestigingsplek voor nieuwe creatieve initiatieven. Voor ondernemerschap is (elders in Utrecht) een groot tekort aan betaalbare bedrijfsruimte. Het aantrekken van bij deze ambitie passende nieuwe ondernemers kan als vliegwiel werken voor het aantrekken van ondernemers en draagt bij aan de levendigheid en sociale veiligheid.

Oversteekbaarheid Franciscusdreef
Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef (tot de Orinocodreef) versmalt tot één rijstrook in beide richtingen. De oversteekbaarheid bij de Orinocodreef en naar het sportcluster wordt verbeterd.

Gemengde ontwikkeling sportcluster, intensiveren bestaande sportparken voor veldsport
Gemengde ontwikkeling in combinatie met HOV-halte. In deze zone ontstaat een menging tussen (sport) voorzieningen, werk en onderwijs. Deze dynamiek

materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.

- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

draagt direct bij aan de imagoverbetering van het terrein.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken

Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

Goed punt!

Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o.

dat vraagt goede bereikbaarheid met álle modaliteiten

Overvecht Centrum
ontwikkelt tot een subcentrum van Utrecht en hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 nieuwe woningen en plek voor ontmoeting, markten en kleinschalige culturele evenementen. Voor de uitwerking hiervan loopt een apart traject “Masterplan Overvecht”.

Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum.

Bevoorrading?
Is niet benoemd, zal wel moeten.

Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

Singel als continu beleefbaar element
water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

Zamenhofdreef en Carnegiedreef worden autovrij
Ze gaan fungeren als groene

boulevards die noord en zuid en de parken met elkaar verbinden.

Brailledreef

wordt een continue parkstrook
n directe verbinding langs de
rk de Watertoren en ruimte voor
en sport

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en ambities voor het gebied vastleggen.

Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.

Toe te voegen woningen (relatief):

2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied langs de Vecht, met ee Zamenhofdreef naar
wordt uitgegaan van veel
desinvesteringen, dure grond door

Nota bene: in het Masterplan

Pa gebouwd parkeren, duur bouwen door recreatie, natuur, water
intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen

Toe te voegen werkplekken

400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen,

Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is!

gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dan moet je géén knips leggen!!

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

HOV-route
De HOV-route loopt straks langs de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

9erbeteren ietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.

Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

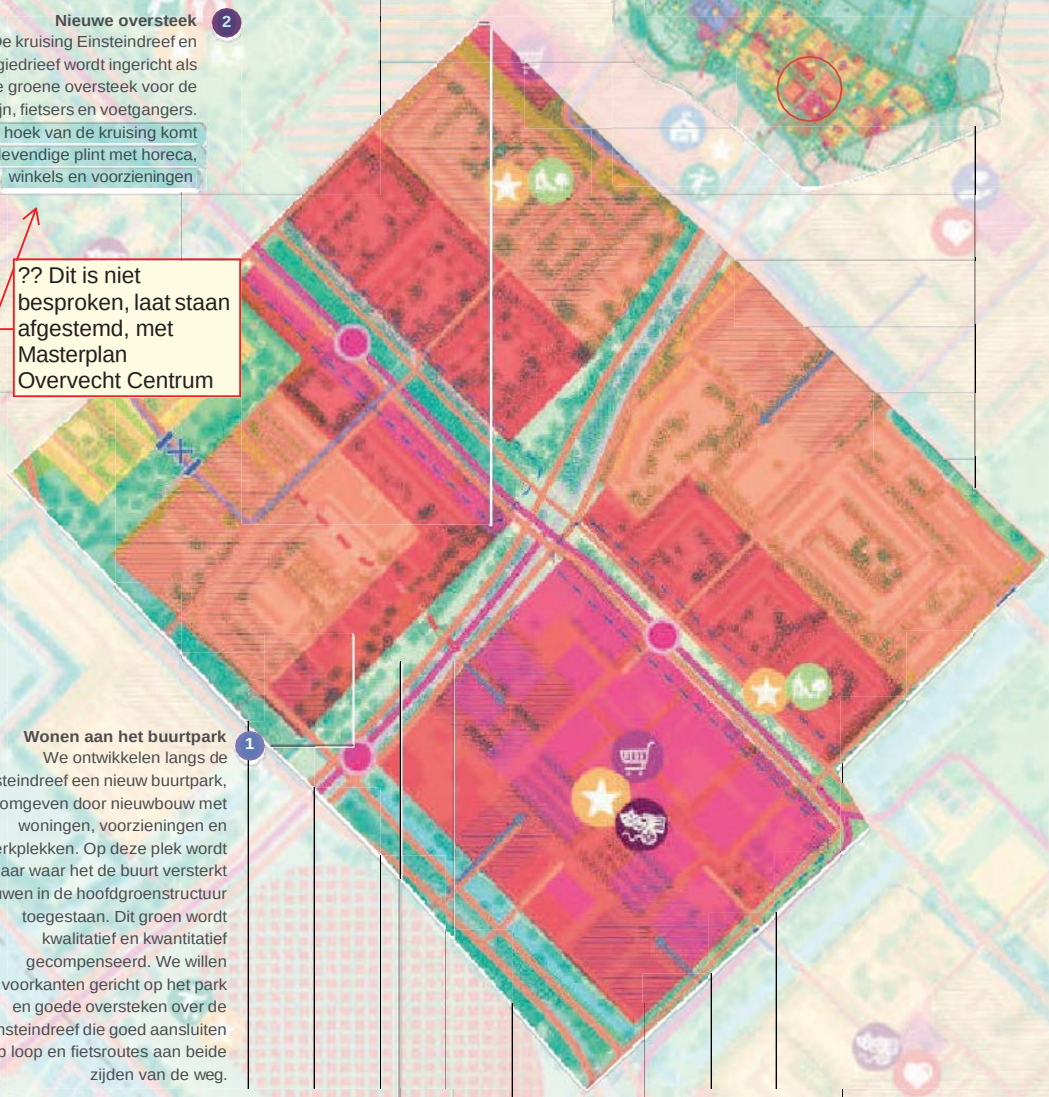
Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Hart van de wijk



Nieuwe oversteek 2
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum

Wonen aan het buurtpark 1
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Proiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is het Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit het Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan Het Cent groeien z rondom de weg samen het hart van de wijk vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum

Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef

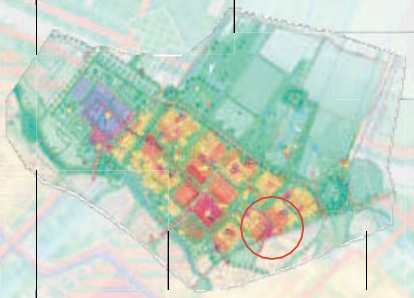
Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken

Centrale as door Overvecht: Zamenhofdreef en Carnegiedreef

- De Zamenhofdreef en Carnegiedreef ontwikkelen tot de centrale route door Overvecht, die het station, het hart van de wijk en het bedrijventerrein met elkaar verbindt. Deze route wordt autovrij, met ruimte voor het HOV en een groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- De verbinding van het Centrum naar de omliggende wijken versterken we door langs de Carnegiedreef ruimte voor werk en voorzieningen te maken. Op de hoek van de Einsteindreef en Carnegiedreef komt een combinatie van horeca, winkels en voorzieningen als uitbreiding van het Centrum. Aan de noordzijde van de Carnegiedreef worden meer woningen toegevoegd, zodat meer mensen dichtbij het Centrum en de HOV- halte wonen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Stationsgebied



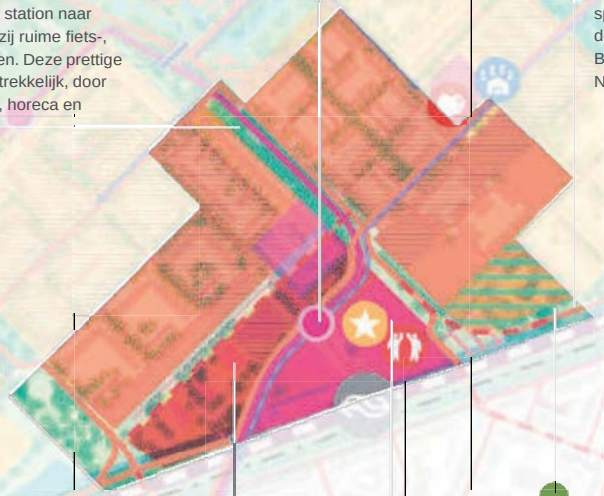
HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.

Moezeldreef

De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar 3ark de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

3 **Fietsnetwerk**
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Duurzame verdichting
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

WAAROM??

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.

De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.

Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.

Bedrijfsgebouwen aan het Spoorpark.

Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Conclusies en hoe verder?

In de voorgaande hoofdstukken hebben we laten zien hoe de wijk Overvecht er in 2040 uit kan gaan zien. De vraag die we ons tenslotte willen stellen is: denken we dat we de ambities en de zaken die we willen bereiken ook daadwerkelijk kunnen halen (zoals beschreven in hoofdstuk 1 “Ambities voor Overvecht”)? In dit hoofdstuk zetten we dat op een rij.

We laten ook de belangrijkste punten zien die we opgehaald in de vele gesprekken die we hebben gevoerd met de bewoners, ondernemers, woningcorporaties, ontwikkelaars in Overvecht en in de online peilingen.

+ Toevoeging van minimaal 3000 banen

Wat willen we bereiken?	Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven en het is aantrekkelijk voor ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
Is het realiseerbaar?	We zien op verschillende plekken kansen om werkgelegenheid toe te voegen. Een deel van de banen kan worden toegevoegd op het bedrijventerrein, een ander deel is gekoppeld aan de plekken waar we woningen ontwikkelen. In nieuwe woongebouwen is ook ruimte voor werkplekken in bijvoorbeeld de plinten of op de eerste verdiepingen Daarnaast worden door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen (een VO-school of gezondheidscentrum) ook banen toegevoegd in de wijk. Als we de plekken kunnen ontwikkelen die zijn aangegeven in deze Omgevingsvisie ruimte ontstaat er ruimte voor de extra 3.000 banen.
Wat zijn de voorwaarden en risico's?	Voor het toevoegen van werkgelegenheid op het bedrijventerrein zijn we afhankelijk van eigenaren/initiatiefnemers op het terrein. Werk in de wijk kan alleen worden toegevoegd op plekken waar ontwikkelingen ontstaan in combinatie met wonen (zie hierboven). Daarmee is de groei van het aantal banen dus gedeeltelijk gekoppeld aan de groei van het aantal woningen. Blijft dat laatste achter, dan zal er ook minder ruimte zijn voor nieuwe banen.

DocuSign

Toevoeging van minimaal 5.000 woningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden in de wijk. Of van een kleine naar een grotere woning verhuizen. En is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.

Is het realiseerbaar?

We zien voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 ruimte te vinden voor 5.000 woningen in Overvecht. Het gaat daarbij om zowel grotere ontwikkelingen (zoals Overvecht Centrum) als kleinere ontwikkelingen in de buurten. Niet alles zal gebouwd kunnen worden in de toekomst, maar we denken dat 5.000 extra woningen een reële inschatting is. We maken per project duidelijke afspraken over welk type woningen op welke plek. Zo zorgen we voor een diverser woningaanbod in 2040. De uitgangspunten voor het woningbouwprogramma algemeen en per buurt zijn daarvoor leidend.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Op de plekken waar we kansen zien voor extra woningen, staan soms al gebouwen, bomen en wonen er mensen in de directe omgeving. Als we alleen op de plekken aan de slag kunnen gaan waar we al deze zaken sparen, is het niet mogelijk om het aantal daadwerkelijk te halen. Voor de realisatie van nieuwe projecten zijn we bovendien voor een groot deel afhankelijk van andere partijen (de huidige eigenaren); we hebben als gemeente beperkt grond om te ontwikkelen. We zijn dan ook afhankelijk van de financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen. Financiële haalbaarheid zal per project onderzocht moeten worden.

Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare

Wat willen we bereiken?

Het groene karakter van Overvecht blijft behouden. Het groen groeit mee. Buurtstraten zijn groener en aantrekkelijker. Ook zijn verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar verbonden. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel. Park de Watertoren en Park de Gagel zijn verbonden door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Het groen is diverser door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Is het realiseerbaar?

Binnen het huidige plan kan bijna 80 hectare groen worden toegevoegd. Uitbreiding van groen gebeurt onder andere door omzetting van agrarisch gebied naar recreatief groen en het vergroenen van straten. Ook door verbetering van de parken, verbindingen en buurten maken we nieuw groen. Door het opheffen of verplaatsen van parkeerplaatsen uit woonstraten ontstaat ruimte om straten te vergroenen. De groenberekeningen staan in deel B (pagina 98).

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Er kunnen pas extra parkeerplaatsen verwijderd worden als er een mobiliteitstransitie op gang is. Ook de financiële haalbaarheid speelt hierin een rol, want parkeerplaatsen verplaatsen naar gebouwde parkeervoorzieningen vraagt een linke investering. Voor de integrale vernieuwing van de openbare ruimte is extra financiele ruimte nodig om mee te kunnen liften op de vervangingsopgave. Het kunnen verwerven van gronden is afhankelijk van het grondbeleid en financiële middelen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht

Wat willen we bereiken?

Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.

Is het realiseerbaar?

Door de versteende buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af. Dit is afhankelijk van onder andere de haalbaarheid van het verplaatsen of verwijderen van parkeerplaatsen uit de woonstraten. Voor meer kwaliteit en diversiteit van het groen is een aangepast beheerregime nodig voor de hele wijk en bijhorende structurele middelen voor beheer.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De vergroening is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht op termijn opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget is hierbij een randvoorwaarde.

Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.

Is het realiseerbaar?

We kiezen ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sportaccommodaties 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. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark, waar een ruimtelijke afweging gemaakt moet worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie. Door een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen te maken voor jongens én meisjes verleiden we kinderen en jongeren om meer te spelen en te sporten.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Voor de lange termijn moet er ruimte gevonden worden voor drie à vier sportvelden. Zoeklocaties is in eerste instantie het Noorderpark, maar daar moet nog een ruimtelijke afweging plaatsvinden met de andere ruimtevragende opgaven zoals energieopwekking, groen en recreatie. En ook in combinatie met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Indien er geen ruimte gevonden wordt in het Noorderpark, zal gekeken moeten worden of verplaatsen van de volkstuinen een mogelijkheid is, om ruimte te maken voor sport. De groei van sport is gekoppeld aan de groei van de wijk. Blijft de bouw van woningen achter, dan zal uitbreiding van sport niet, minder of later nodig zijn.

Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen voor ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.

Is het realiseerbaar?

In Overvecht Centrum wordt ruimte gereserveerd voor een grote, culturele voorziening met regionale aantrekkingskracht. Dit wordt verder uitgewerkt in het Masterplan voor Overvecht Centrum. Daarnaast worden de harten van de buurten uitgebreid met zorgvoorzieningen, zodat huidige en nieuwe Overvechters dat dichtbij huis kunnen vinden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Betaalbaarheid blijft een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van culturele voorzieningen. Bij het kiezen van een locatie voor onderwijs en zorg zijn veilige en aantrekkelijke routes naar deze plekken van belang.

Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad

Wat willen we bereiken?

Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier worden Overvecht de buurten en de omliggende gebieden beter verbonden.

Is het realiseerbaar?

Met een centrale HOV-as door de wijk is Overvecht goed verbonden met de rest van de stad. We voorzien extra verbindingen voor mensen en natuur onder het spoor en over de Vecht en NRU. Het fietsnetwerk krijgt een upgrade en ontbrekende schakels worden gerealiseerd. Groene gebieden worden met elkaar verbonden, zoals Park De Gagel en Park De Watertoren door de groenzone langs de Carnegiedreef.

maar door de autoknips minder goed met zichzelf.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen. De ligging van de voorgestelde verbindingen over de Vecht ligt niet vast. De haalbaarheid van de verbindingen over de Vecht en spoor moet nog onderzocht worden.

Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat je ten principale kunt kiezen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Aanpassen wegprofiel als ingreep!
Het kan dus wél!

Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer

Wat willen we bereiken?
Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.

Is het realiseerbaar?
Het herinrichten van straten levert een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door wegen te versmallen ontstaat meer ruimte voor verblijven, spelen en voor lopen. Ook wordt het veiliger om te fietsen als auto's er minder hard kunnen rijden. Door minder doorgaande autoverbindingen te maken, worden de buurten autoluw en daarmee veiliger. De Einsteindreef, Braillledreef en een deel van de Fransiscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbaan zal de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger vergroten en het makkelijker maken deze dreven over te steken.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
Het is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget kan hier een risico in zijn.

Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen

Wat willen we bereiken?
Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk maken we een circulaire openbare ruimte en wordt er circulair gebouwd.

Is het realiseerbaar?
Hierbij maken we onderscheid tussen grotere Overvecht overstijgende veranderingen (bijv. aanleg warmtenet), oplossingen op projectniveau (circulair gebouw) en oplossingen in de openbare ruimte. Soms moet Overvecht als geheel beschouwd worden, soms moeten beslissingen hiervoor op projectniveau gemaakt worden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
De aanleg van het warmtenet maakt deel uit van een integrale aanpak van de openbare ruimte, waarin o.a. ook rioolvervanging en het vergroenen van de buitenruimte wordt meegenomen. Zowel in het ontwerp als de fasering dienen deze thema's integraal samengebracht te worden.

Wat hebben we opgehaald?
Het participatieproces heeft veel verschillende input opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. Niet iedereen is het eens met de ambities uit de omgevingsvisie, zoals bijvoorbeeld het bouwen van 5.000 woningen. Tegelijkertijd zien veel inwoners de kansen die de visie biedt om Overvecht tot een aantrekkelijker wijk te maken. Zoals: beter openbaar vervoer, betere inrichting voor fietsers, meer ruimte voor betaalbare werkplekken. Uit het participatieproces blijkt de behoefte aan verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid, behoud en verbetering van het groen en een zorgvuldige inpassing van nieuwe bebouwing. Het toevoegen van 5000 woningen en 3000 werkplekken stuit op weerstand onder de wijkbewoners en sommige bewoners maken zich grote zorgen over de mogelijke sloop van hun woning.

De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie. Waar mogelijk zijn wensen en belangen meegenomen, maar soms zijn andere afwegingen gemaakt.

In het Participatiedocument (bijlage 1) gaan we uitgebreid in op alle reacties die we hebben opgehaald.

Participatie stopt niet als de omgevingsvisie is vastgesteld en gaat verder op het niveau van afzonderlijke projecten. We werken volgens de spelregels van 'Samen Stad Maken' en volgen de procesafspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht.

PlanMER (aparte bijlage)
Voor de Omgevingsvisie is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht.

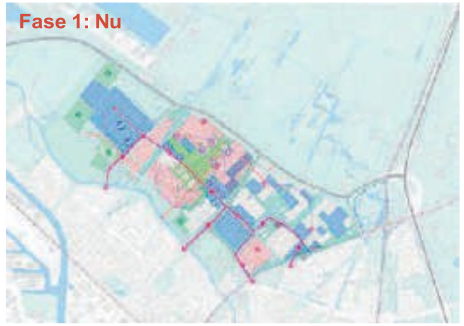
Om de mogelijke relevante milieueffecten tijdig in beeld te brengen en onderdeel uit te laten maken van het ontwerpproces van de Omgevingsvisie is gekozen voor een proces waarbij het onderzoek gelijktijdig met het maken van de Omgevingsvisie is opgesteld.

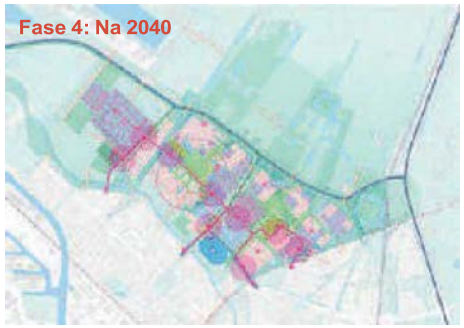
Met de onderzoeksresultaten kunnen gemaakte keuzes in de Omgevingsvisie onderbouwd worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De keuzes binnen de Omgevingsvisie Overvecht zorgen voor verkeerstoenames met bijbehorende milieueffecten op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Fransiscusdreef) van Overvecht. Om deze forse verkeerstoenames te voorkomen is een brede mobiliteitsaanpak, zoals in de Omgevingsvisie beschreven, noodzakelijk.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Uitvoering
Niet alle ontwikkelingen en transformaties kunnen gelijk en tegelijkertijd worden uitgevoerd. Deze zullen daarom stapsgewijs gebeuren. Zo zal de wijk geleidelijk veranderen naar het toekomstbeeld voor 2040. De ambitie daarbij is om alle tussengelegen fases al een positieve bijdrage te laten leveren aan de wijk. Daarnaast worden ontwikkelingen zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, zodat de overlast op de omgeving zo klein mogelijk blijft.

Er zijn verschillende factoren die de fasering van de ontwikkelingen onzeker maken, zoals de financiering, ontwikkelcapaciteit en samenwerking met verschillende stakeholders. Een precieze planning is daarom niet te maken. In de Uitvoeringsstrategie wordt wel op hoofdlijnen een fasering in vier fases beschreven, rekening houdend met de afhankelijkheden tussen verschillende ontwikkelingen. Deze fases noemen we: 1. Nu, 2. Straks, 3. Later en 4. Na 2040. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere lopende trajecten, zoals verschillende woningbouwontwikkelingen en de integrale aanpak openbare ruimte (o.a. aanleg warmtenet, rioolvervanging en herinrichting buitenruimte).





Het proces tot heden geeft hier niet het goede vertrouwen in

Hoe verder?
Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen.

Wat betekent deze visie voor huiseigenaren en huurders?
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. De omgevingsvisie beschrijft de richting die we op willen, geeft de kaders aan en beschrijft de belangrijke waarden. Alleen plannen of projecten die nu al in het omgevingsplan (dat is de nieuwe naam voor bestemmingsplan) passen kunnen al worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het herinrichten van een straat of een dakopbouw.

Voor de meeste zaken in deze omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Dat betekent dat nieuwe projecten en initiatieven van eigenaren of ontwikkelaars altijd eerst worden getoetst aan het huidige omgevingsplan (oude bestemmingsplan). Past het niet dan kijken we of het plan wel in deze omgevingsvisie past.

Pas als wij denken dat zo'n plan bij kan dragen aan onze ambities zetten we een volgende stap. Voor eenvoudiger projecten kan dat door het aanvragen van een omgevingsvergunning maar voor grotere plannen zijn meer stappen en besluiten (van de bijvoorbeeld de gemeenteraad) nodig. Dat geldt ook voor plannen die we als gemeente zelf hebben op plekken die van de gemeente zijn. Voor alle vervolg stappen geldt dat we dat samen doen met bewoners, eigenaren en omwonenden

Eigenaar van een woning of bedrijfspand
Als eigenaar van een woning of een bedrijfspand kun je zelf met plannen komen als je iets wilt veranderen. Bijvoorbeeld voor een opbouw. Een andere mogelijkheid is dat anderen met plannen of projecten komen die het eigendom van een ander raken. Om dergelijke plannen uit te kunnen voeren is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Huurder van een woning
Als u een woning huurt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact met u zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Een fundamenteel recht voor elke huurder (dus ook als je huurt bij een andere partij dan een woningcorporatie) is huurdersbescherming. Dit recht zorgt ervoor dat je niet zomaar uit je woning kunt worden gezet. Wel kan de verhuurder je contract beëindigen met een goede reden.

Wat staat er in deel B?

In Deel B (bijlage van dit document) is de onderbouwing bij de verschillende keuzes te lezen, bijvoorbeeld hoeveel, waar en hoe we groen toevoegen aan de wijk. Maar ook een technische onderbouwing bij de gemaakt**e** mo**biliteit**skeu**ze**s. En in welke volgorde de veranderingen zullen plaatsvinden. Deze volgorde is omschreven in een Uitvoeringsstrategie. Met deze strategie willen we tot een haalbare, realistische ontwikkeling komen naar het Overvecht van 2040. Gezien de schaal van de transformatie zal deze ontwikkeling gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt.

Nee, dat vind je helaas niet in Deel B.

Wel een beschrijving van variant 1 en van Variant 2.
Maar de keuze voor Variant 1 komt uit het ongerijmde en is ZEKER NIET onderbouwd.

Deze omgevingsvisie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Nico van Selm, Eveline de Groot, Ingrid van Amelsfoort, Garmond Ruighaver, Arjan Corten. Joke Brouwer, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng

Felixx Landscape Architects
-ohn de *root, Zofia .rz\kwaska, Nanc\ Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

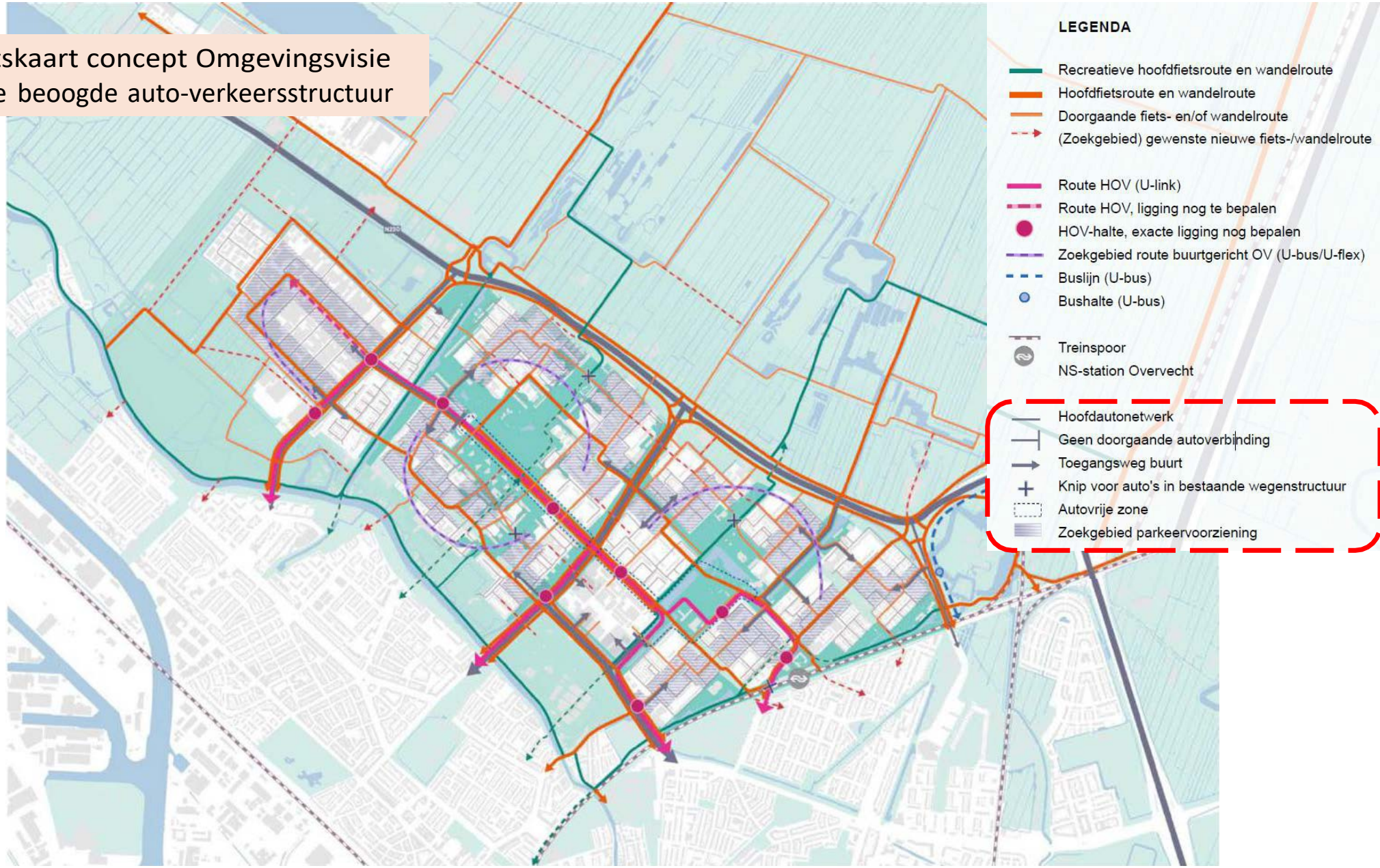
POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

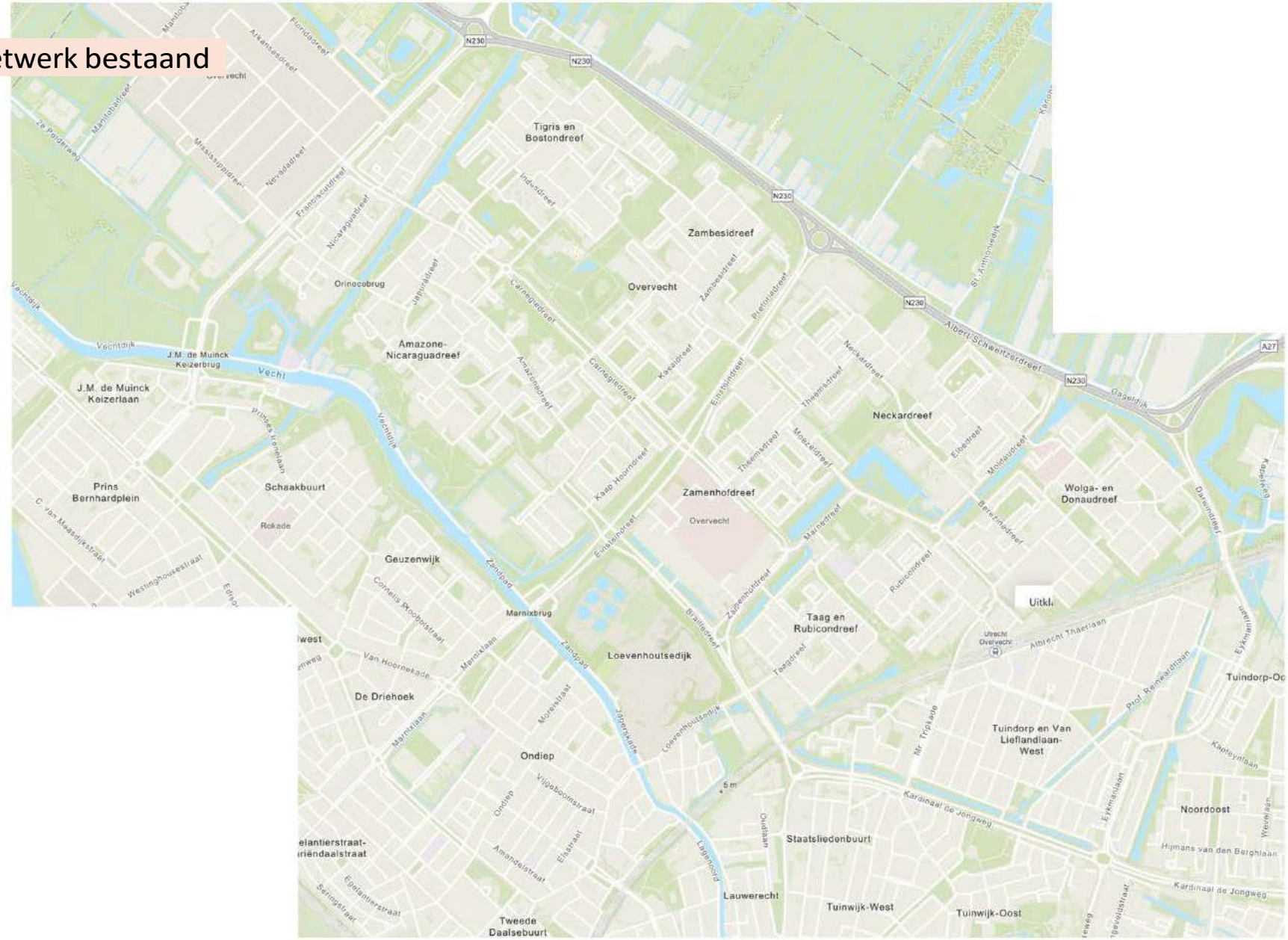
bijlage 6

Overzichtskaart concept Omgevingsvisie
In grijs: de beoogde auto-verkeersstructuur



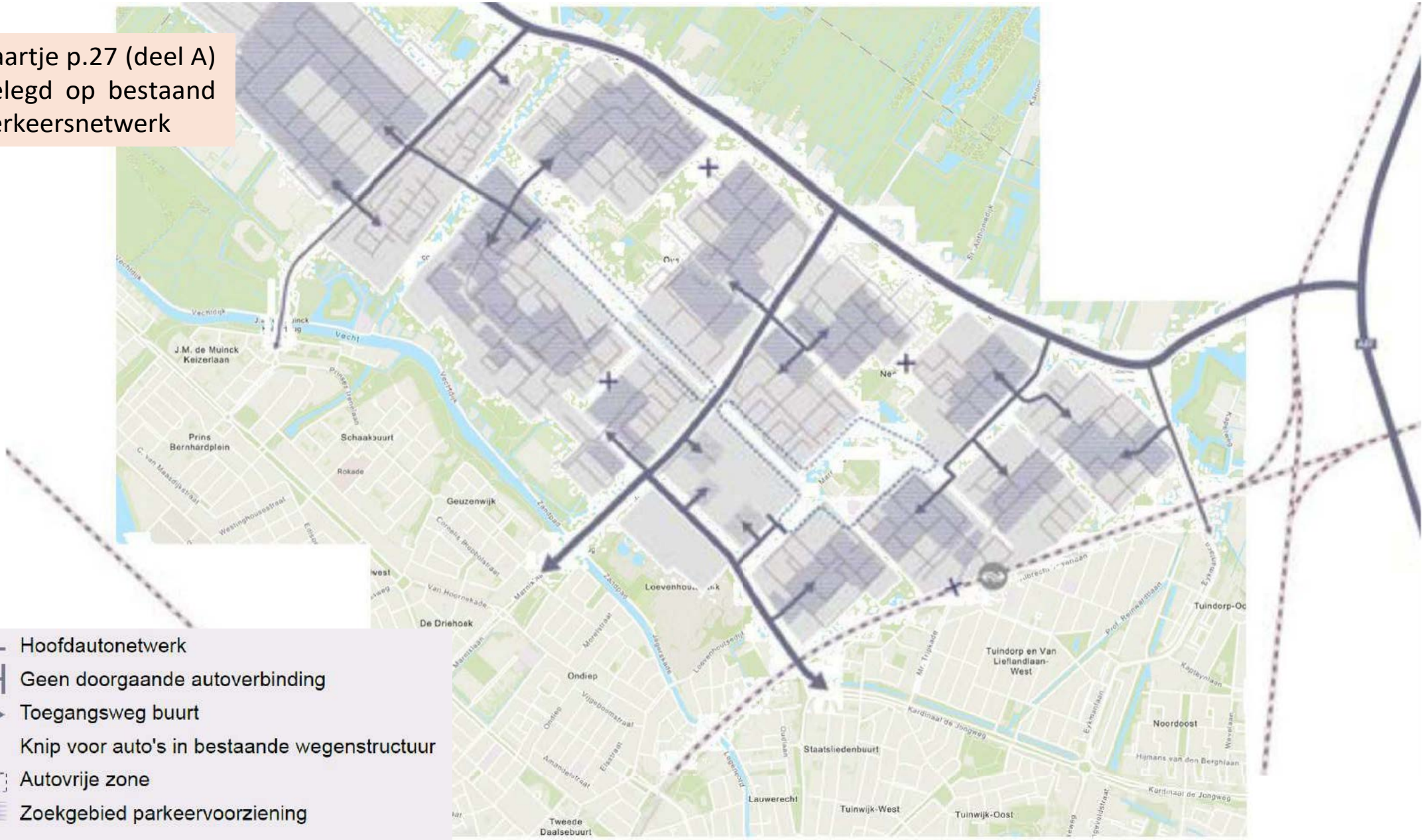
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Verkeersnetwerk bestaand



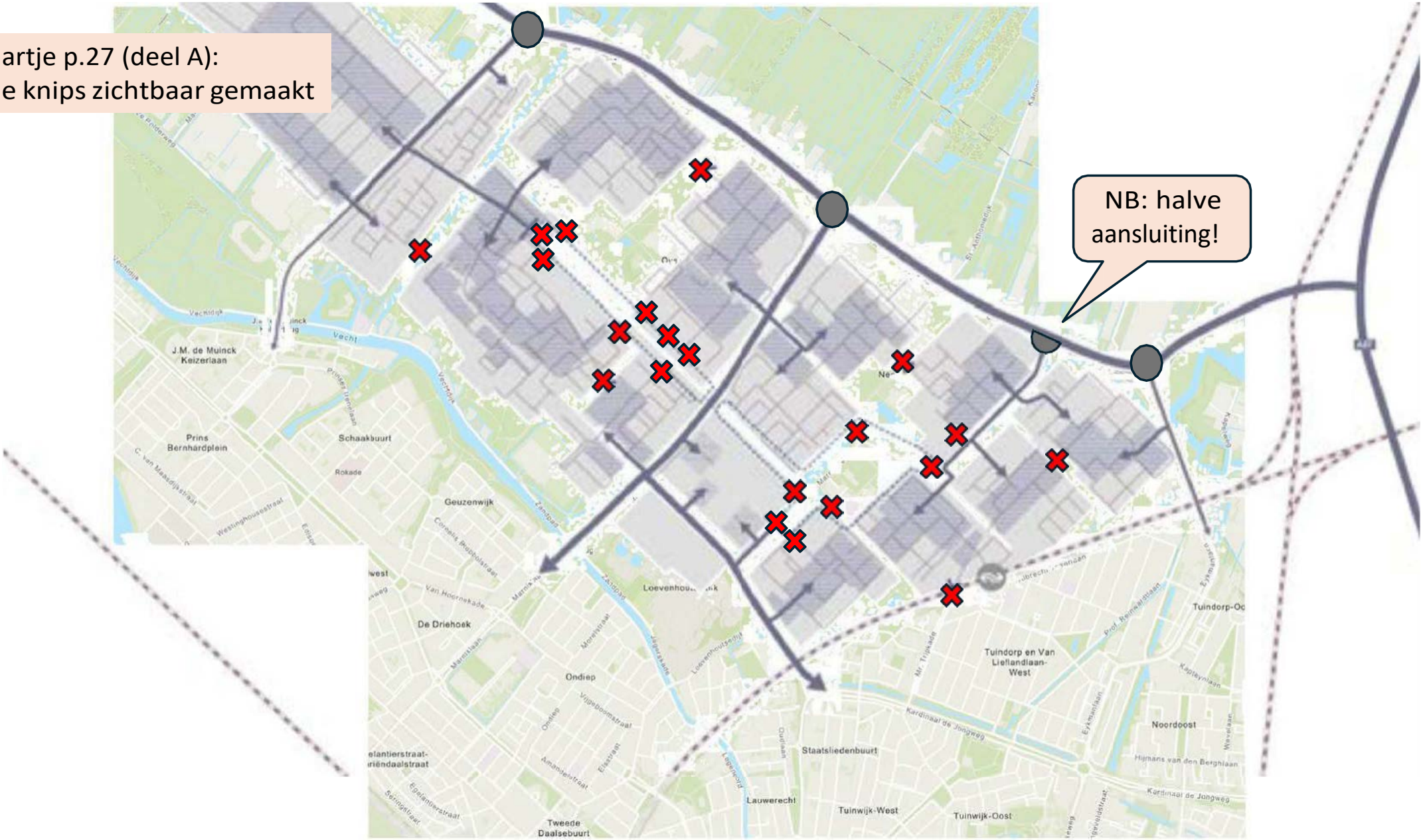
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A) gelegd op bestaand verkeersnetwerk



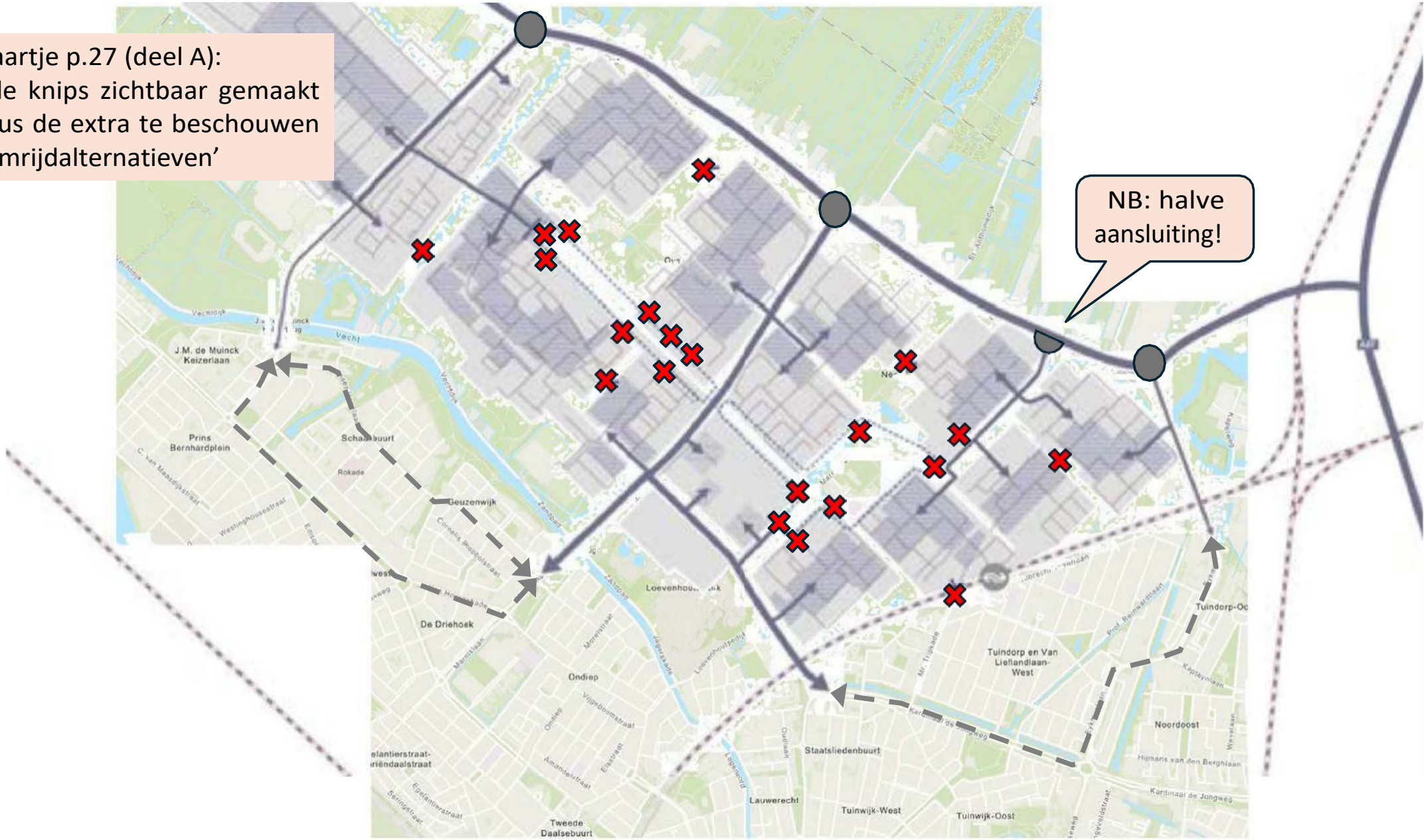
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt



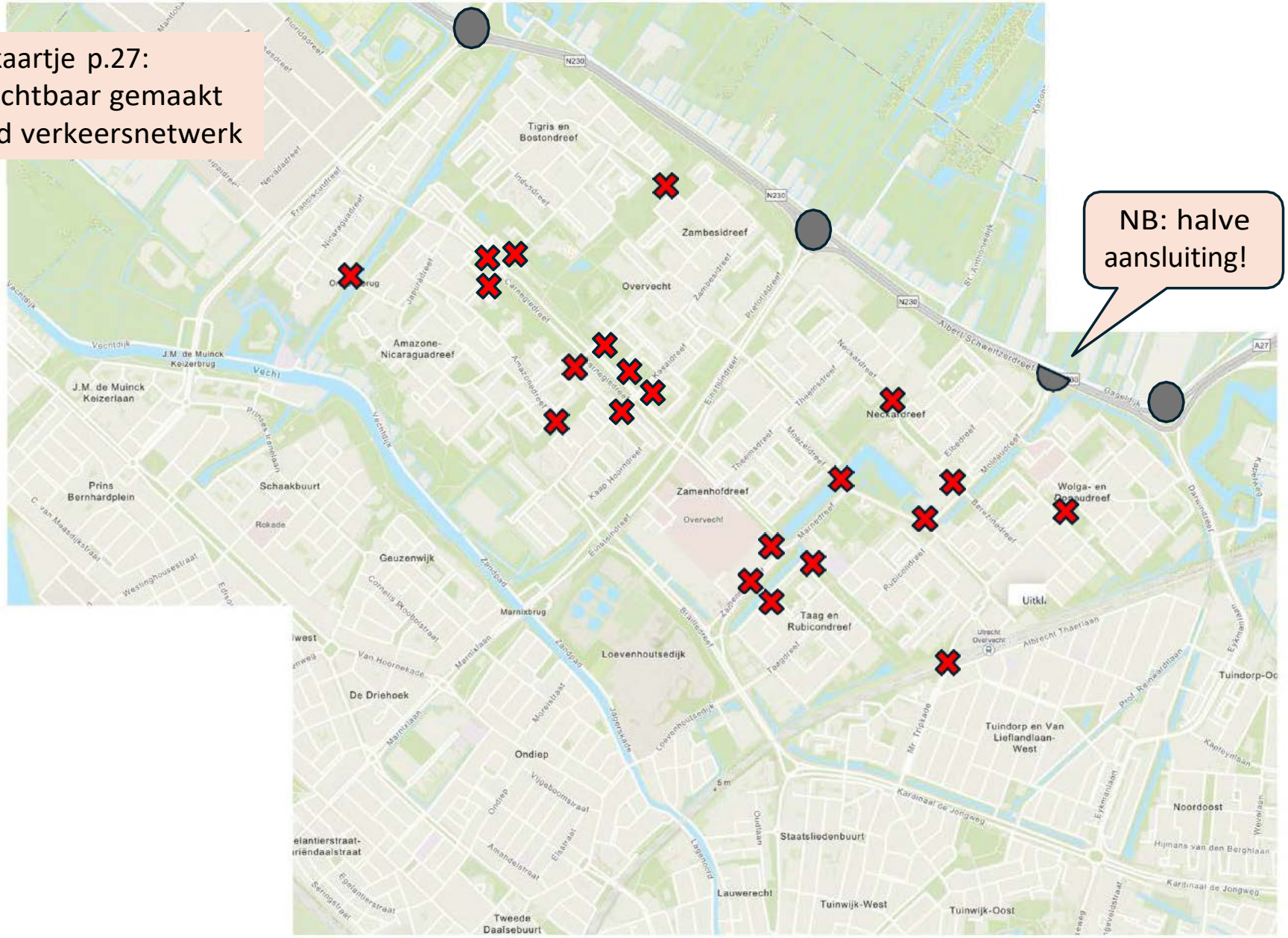
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt plus de extra te beschouwen ‘omrijdalternatieven’



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En zonder kaartje p.27:
alle knips zichtbaar gemaakt
op bestaand verkeersnetwerk



NB: halve aansluiting!

Bijlage 2b

Zienswijze 466
op PlanMER Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op <u>het PlanMER</u> behorende bij de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

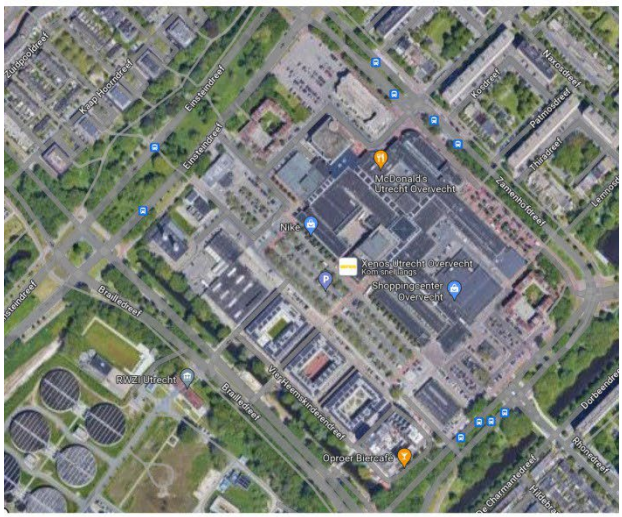
Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak, en daarbij, impliciet, ook het onderliggende PlanMER. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op dit onderliggende PlanMER.

1. Positionering NAAM – Masterplan Overvecht Centrum - Omgevingsvisie

De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de NAAM) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht. Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de NAAM.

De NAAM heeft eind 2022, met unanieme instemming van haar Algemene LedenVergadering, een **intentieovereenkomst gesloten met de gemeente** Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het **Masterplan Overvecht Centrum**.



Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.

Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces.

Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

In een separate zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Bekendmaking NRD en PlanMER

NRD

De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is **geen enkele ruchtbaarheid** gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1.

Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt [1], dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn.

PlanMER

Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, **nergens is genoemd** in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b.

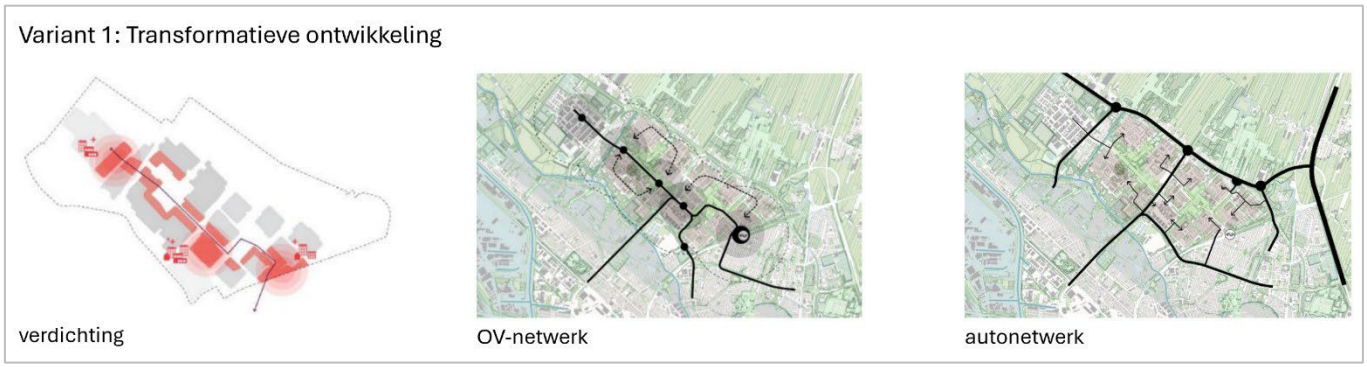
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.)

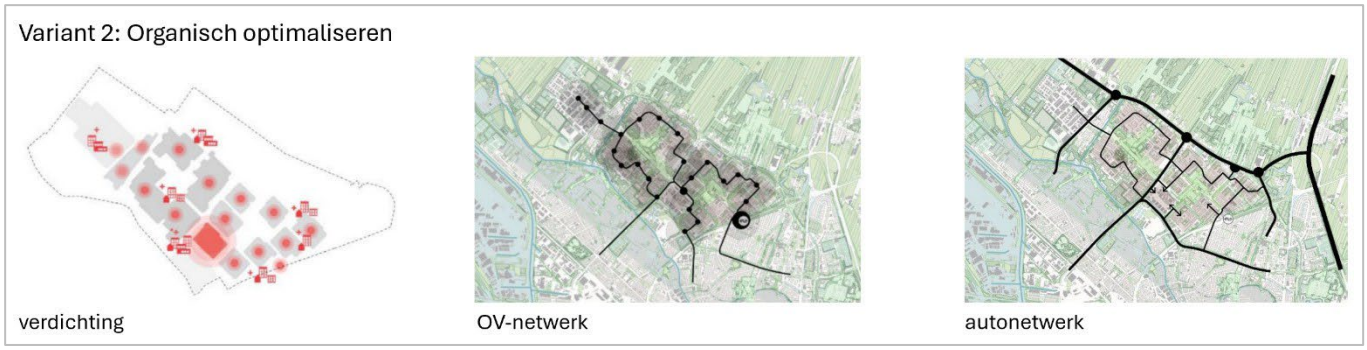
[1] De publicatie opent met de zin “De gemeente werkt, samen met bewoners en ondernemers in de wijk en andere belanghebbenden, aan een toekomstplan voor de wijk Overvecht in Utrecht”. Bij die samenwerking past het in onze ogen dat eigenaren en ondernemers van de wijkwinkelcentra in de wijk actief geïnformeerd worden over dergelijke procedurestappen, wat niet gebeurd is.

Hieronder eerst een korte beschrijving van de twee varianten, in het PlanMER nog 'Alternatieven' geheten. De twee afbeeldingen laten enkel de thema's zien waarin de twee alternatieven van elkaar verschillen.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *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.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *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 gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in.
Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd.

4. Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
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	+	++
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
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			–	0

Alt. 1 scoort negatiever op doorstroming dan Alt. 2. Zie opmerkingen op p.74, 75, 80 en 82.

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
Dit is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2 aangezien in Alt.2 meerdere ontsluitingen per buurt in stand blijven.

Dat Alt. 2 verkeers-ONveilig zou zijn is nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt.

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139) –> Dubbele ++ ?

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

Ontbrekende thema's / indicatoren

Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:

- **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen
- het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht
- het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU)

Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.

Geen weging toegepast

Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*."

Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd!

5. Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen

Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer

In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.

- Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.
- In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.
- De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.
- Onder de indicator 'verkeersafwikkeling' krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de

parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de **verkeersafwikkeling** (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt).

Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor *iets anders* dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74.

- Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. **Die ex aequo volgt NIET** uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt.

Afwikkeling / verzadigingsgraden op kruispunten: tabel 6.8 en 6.10 van PlanMER gecombineerd

Kruisp.#	Naam kruispunt	huidige situatie		autonome ontwikkeling		Alternatief 1		Alternatief 2	
	kruispunt	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.
1	Franciscusdreef - Orinocodreef	0,78	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2	Franciscusdreef - Rio Brancodreef	0,93	>1	0,99	>1	>1	>1	>1	>1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0,58	0,66	0,82	0,85				
4	Franciscusdreef - NRU	>1	>1	0,59	0,73	0,44	0,54	0,51	0,59
5	Carnegiedreef - Gangesdreef	0,68	0,88	0,66	0,88	0,97	>1	0,92	0,96
6	Einsteindreef - Brailledreef	0,85	0,90	0,85	0,94	0,93	>1	>1	>1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0,65	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0,71	0,81	0,99	0,96	>1	>1	>1	>1
9	Einsteindreef - NRU	0,89	0,85	0,50	0,40	0,80	0,49	0,69	0,48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0,27	0,27	0,44	0,66	0,85	0,88	0,85	0,85
11	Brailledreef - Zamenhofdreef	0,61	0,85	0,85	0,69	0,48	0,68	0,46	0,72
12	Zamenhofdreef - Rhonedreef	0,43	0,78	0,85	0,84	0,85	>1	0,86	>1
13	Brailledreef - Taagdreef	0,83	0,90	0,85	0,86	0,81	0,87	0,84	0,88
14	Tiberdreef - Moezeldreef	0,19	0,15	0,25	0,19			0,33	0,31
15	Darwindreef - Wolgadreef	0,79	0,85	0,98	>1	0,85	0,85	0,87	0,91
16	Darwindreef - NRU	0,95	0,88	0,85	0,69	0,62	0,64	0,83	0,70
17	Moldaudreef - NRU	>1	>1	0,50	0,43	0,13	0,16	0,30	0,27

Groen: goede afwikkeling Geel: matige afwikkeling Lichtrood: kans op filevorming groot Donkerrood: structureel doorstromingsprobleem
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.64)

Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere.

Intensiteiten wegvakken: tabel 6.7 en 6.9 van PlanMER gecombineerd

Wegvak		2030	Alternatief 1		Alternatief 2	
		Intensiteiten	Intensiteiten	δ tov 2030	Intensiteiten	δ tov 2030
Franciscusdreef (noord)	2x2	26.600	32.800	+23%	29.700	+12%
NRU	2x2	69.300	77.100	+11%	73.900	+7%
Moldaudreef	2x1	11.500	4.900	-57%	6.800	-41%
Wolgadreef	2x1	9.900	7.800	-21%	11.100	+12%
Einsteindreef (noord 1)	2x1	12.800	27.900	+118%	22.800	+78%
Japuradreef	2x1	800	1.000	+25%	900	+13%
Nijldreef	2x1	2.600	1.800	-31%	3.900	+50%

Groen: doorstroming goed Lichtrood: congestie mogelijk Donkerrood: boven capaciteit
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.180 Deel B ontwerp-Omgevingsvisie)

Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2.

- NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.

Gezondheid

- Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit

Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden:

- P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.

- P.191: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 2 onder de parameter 'structuur' als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er 'in meer buurten ingrepen' worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden.

- P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter 'identiteit' (ook vallend onder 'belevingswaarde'). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.

- P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.

- P.192. Voor de indicator 'gebruikerswaarde' wordt voor de parameter 'diversiteit functies / aanbod' gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

- Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" **Energieneutraal bouwen is niet opgenomen** als

parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

- De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)
  Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

- Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

- Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate.

6. Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie

In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar.

Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie.

Het doelbereik op ambities

In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van

zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?

Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.

Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!

Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum

In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:

- Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."
  → Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.

- Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

8. Subjectiviteit en vooringenomenheid

Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.

- In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen.

- In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80.

- Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeks-alternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer.

Die mitigerende maatregel wordt gevonden in “extra scherp parkeerbeleid” [2] en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).

9. Procedure

Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER.

Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag.

10. Tot slot

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV.

In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren').

Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.**

Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2.
Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

De NAAM van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

– o – o – o – o – o – o – o – ondertekening zie volgend blad – o – o – o – o – o – o – o –

[2] Voor Alternatief 1 wordt uitgegaan van betaald parkeren gedurende de gehele dag (en avond) en wordt jaarlijks 1% van het areaal aan straatparkeren verwijderd. Voor Alternatief 2 wordt uitgegaan van betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00, en jaarlijks verwijderen van 0,5% van het areaal aan straatparkeren.

Hoogachtend,
Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.

DocuSigned by:
Gert Oostenrijk
952C6A272276428...

DocuSigned by:
Bram Schuurman
4B018453C5A1443...

G.J. Oostenrijk
voorzitter

A.G. Schuurman
bestuurslid

Bijlagen:

1. (niet-) bekendmaking NRD
2. A. (niet-)bekendmaking planMER / wijkbericht
   B. (niet-)bekendmaking planMER / projectpagina
3. Annotaties bij PlanMER

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 1

denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/omgevingsvisie-overvecht/3

Fases

1 2 3 4 5 6

3. Ontwerp en onderzoek

1 juni 2023 - 16 juli 2023

In deze fase werken we verschillende scenario's uit. Dit doen we door middel van ontwerp en onderzoek.

We hebben hiervoor al met veel mensen gesproken. De reacties van deze mensen hebben we verwerkt in een aantal mogelijkheden. Voordat we de mogelijkheden verder uitwerken, horen we graag jouw mening. Je kon tot 17 juli reageren op een online vragenlijst. De gemeente verzamelde de reacties en legde dat vast in het document Opbrengst participatie omgevingsvisie Overvecht (zie bijlage).

Minder lezen

Publieksversie Opbrengst participatie omgevingsvisie Overvecht.pdf

denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/omgevingsvisie-overvecht/4

Fases

1 2 3 4 5 6

4. Toetsen en beoordelen

17 juli 2023 - 7 april 2024

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen, is door het projectteam een 50-70% versie van de omgevingsvisie opgesteld. Op verzoek van Overvechters hebben we voor elke buurt een aparte kaart gemaakt met daarin de voorgestelde ideeën en maatregelen. Deze 50-70% versie inclusief alle buurtkaarten hebben we vervolgens voorgelegd aan Overvechters.

In fase 3 hebben we diverse gesprekken in de wijk gevoerd, 5 bijeenkomsten over de verschillende buurten georganiseerd en een online enquete gehouden. We hebben daarbij opgehaald wat deze Overvechters van de 50-70% versie van de omgevingsvisie vinden, wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de wijk en welke ideeën ze aanvullend op 50-70% omgevingsvisie hebben. De opbrengst van fase 3 hieronder te vinden.

Minder lezen

Presentatie Denk Mee bijeenkomsten november 2023..pdf

Opbrengst fase 3 Participatie Omgevingsvisie Overvecht 2040.pdf

Projectpagina Omgevingsvisie Overvecht periode juni – juli 2023: geen melding over de NRD

archief12.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20240101021009/https://wijkberichten.utrecht.nl/#c333570

Gemeente Utrecht

zoek

Wonen en leven | Zorg en onderwijs | Werk en inkomen | Ond

Wijkberichten

Snel naar de wijkberichten van:

- Binnenstad
- Overvecht
- Leidsche Rijn
- Vleuten-De Meern
- Noordoost
- West

Overvecht

- U krijgt een of meer openbare laadpalen in uw buurt – 20 december (pdf, 306 kB) december 2023
- Uitnodiging inloopbijeenkomst: Voorlopig Ontwerp Herinrichting Donaudreef (380 kB) december 2023
- U krijgt een of meer openbare laadpalen in uw buurt (pdf, 303 kB) augustus 2023
- U krijgt een of meer openbare laadpalen in uw buurt (pdf, 192 kB) juli 2023
- Kap 2 zieke iepen Stadstuin Klopvaart Vancouverdreef (pdf, 211 kB) juli 2023
- Kap 3 iepen Katherijn van Leemputdreef (pdf, 378 kB) juli 2023
- Kap zieke iep Winterboei (pdf, 285 kB) juli 2023
- Kap 2 iepen Franciscusdreef (pdf 298 kB) juli 2023
- Kap 2 iepen Tannhäuserdreef (pdf 238 kB) juli 2023
- Kap van een zieke iep bij u in de straat, Aleppodreef (pdf, 254 kB) juli 2023
- Kap 5 zieke iepen aan de Ivoordreef (pdf, 470 kB) juli 2023
- Kap 3 zieke iepen Brailledreef (pdf, 274 kB) juli 2023
- Kap zieke iep in Aleppodreef (pdf, 254 kB) juli 2023
- Kap 4 zieke iepen aan de Brailledreef (pdf, 294 kB) juli 2023
- U krijgt een openbare laadpaal in uw buurt, Broekhuysendreef (pdf, 333 kB) juli 2023
- U krijgt een of meer openbare laadpalen in uw buurt (pdf, 267 kB) juni 2023
- Kap van 8 zieke iepen aan de Havanadreef (pdf, 541 kB) juni 2023
- Tijdelijke uitbreiding schoolgebouw aan de Winterboeidreef (pdf, 357 kB) mei/juni 2023

Juni/juli: Geen bericht over NRD

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ontwikkelorganisatie
Overvecht
Telefoon 14030
E-Mail
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht

Gemeente Utrecht

bekendmaking tervisielegging ontwerp-Omgevingsvisie

geen enkel woord over het **PlanMER**

Wijkbericht

april 2024

Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor uw buurt?

De gemeente Utrecht maakt een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is gestart. Tot 20 mei 2024 kunt u uw reactie geven. In dit wijkbericht leest u wat er in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat en hoe u kunt reageren.

Een omgevingsvisie voor de hele wijk

We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken in Overvecht. Afgelopen jaar hebben veel Overvechters meegedacht over deze voorstellen.
In de ontwerp omgevingsvisie staan voorstellen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht.
Een omgevingsvisie is een toekomstbeeld: het geeft geen toestemming om te gaan bouwen. Ook vervallen rechten van eigenaren en huurders niet.

Groen en blauw verbeteren en versterken

We willen het groen in de wijk zoveel mogelijk behouden en versterken. Als Overvecht groeit, groeit het groen mee. We maken buurtstraten groener en aantrekkelijker. Ook verbinden we de verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel.
We verbinden Park De Watertoren en Park de Gagel door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. We versterken het groen door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Veilig en verbonden

We richten het verkeer anders in, omdat er meer mensen in Overvecht komen wonen. We geven voorrang aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.
We maken betere fiets- en wandelroutes binnen de wijk en naar de rest van de stad. Er komt een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef, die autovrij worden, naar station Overvecht. Doel is ook een betere verbinding met overige delen van de stad. Door de buurten blijven bussen rijden.
Buurtstraten maken we groener en autoluw. De maximumsnelheid verlagen we naar 30 km/u of 15 km/u. Meerdere autoverbindingen tussen buurten verdwijnen, zodat in de buurten minder auto's rijden. Hierdoor worden de buurtstraten veiliger, maar moet je op sommige plekken omrijden. Ook halen we waar dat kan parkeerplaatsen op straat weg. In nieuwe gebouwen komen parkeerplaatsen die buurtbewoners ook kunnen gebruiken.

Ruimte voor groei

In Overvecht komen 5.000 extra woningen, extra voorzieningen en 3.000 extra werkplekken.
In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht worden met kleuren op de kaarten verschillende gebiedstypes onderscheiden. Deze kleuren geven aan wat er mogelijk kan worden bijgebouwd en welke bouwhoogtes en functies wenselijk zijn.
Op het bedrijventerrein maken we ruimte voor meer werkplekken. Hier komen geen woningen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hogere gebouwen komen vooral rondom goed bereikbare plekken, zoals het station, Overvecht Centrum en de toekomstige haltes van de snelle buslijn. Nieuwe bebouwing kan effect hebben op de groenstructuur. Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, stellen we strenge voorwaarden zodat een groene verbinding behouden blijft, die voldoende ruimte biedt om er prettig te recreëren en voor variatie in beplanting.

Verschillend en voor iedereen

Overvecht is in 2040 een wijk met meer verschillende woningen, voorzieningen en werkplekken. We willen betaalbare huur- en koopwoningen toevoegen voor bijvoorbeeld senioren en starters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Hierdoor maken ook Overvechters meer kans op doorstroming in de wijk.
Met meer woningen zijn er ook meer voorzieningen nodig. Deze blijven dichtbij huis. Grotere voorzieningen komen in Overvecht Centrum, bij het station en aan de Carnegiedreef. We maken ruimte voor veilige sport- en speelplekken in de wijk. Ook zoeken we naar een locatie voor extra sportvelden.

Duurzaam en toekomstbestendig

In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk. We maken de openbare ruimte groener en zorgen voor plekken waar water makkelijk de grond in kan. Hierdoor blijven buurten in de zomer koeler en voorkomen we wateroverlast bij grote regenbuien. We bouwen zoveel mogelijk duurzaam en natuurlijk. Gebouwen maken we waar kan flexibel, zodat ze een andere functie kunnen krijgen als dat nodig is. Ook zetten we in op duurzame energie, zoals het stoppen met aardgas en het gebruik van zonnepanelen.

Stap voor stap

De veranderingen in de wijk gebeuren niet allemaal in één keer. We hebben 15 jaar om plannen uit te werken en uit te voeren. Dit doen we met elkaar. Met u, met eigenaren en ontwikkelaars. Stap voor stap zal de wijk veranderen in de richting van het toekomstbeeld van 2040.

Uw buurt

Op de volgende bladzijden van dit wijkbericht vindt u een kaart met daarbij de belangrijkste voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie voor uw buurt.

Inzage ontwerp-omgevingsvisie

De ontwerp-omgevingsvisie Overvecht ligt ter inzage van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie van de ontwerp-omgevingsvisie kunt u bekijken in het wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17 en in het Stadskantoor, Stadsplateau 1.
U kunt de ontwerp omgevingsvisie digitaal bekijken via DenkMee:
denkmee.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht. Als u de QR-code scant met uw telefoon vindt u dat direct.

SCAN ME

Hier vindt u ook een video over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

Heeft u nog vragen? In de inspraak periode organiseren wij drie inloopbijeenkomsten:

Maandag 22 april
Adres: Vechtsebanen, Mississippidreef 151
Tijd: tussen 17.00 en 21.00 uur

Dinsdag 23 april
Adres: Younity, Jonkvrouw Sanderijndreef 35
Tijd: 14.00 tot 18.00 uur

Donderdag 25 april
Adres: Johannescentrum, Moezeldreef 400
Tijd: 19.00 tot 22.00 uur

Hoe kan ik reageren op de ontwerp omgevingsvisie?

Uw zienswijze kunt u mailen naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Of per post sturen naar:
De gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Vermeld daarbij: zienswijze ontwerp omgevingsvisie Overvecht.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeenteraad de Omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. iedereen die een reactie heeft ingestuurd krijgt hierop antwoord.

Meer informatie?

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Twan Seton via omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl of via 14 030. Of kijk op de website: www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht.

Met andere vragen over uw wijk kunt u rechtstreeks terecht bij Wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17, via overvecht@utrecht.nl of via algemeen telefoonnummer 14 030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Toelichting op de buurtkaart

In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is bebouwing ingedeeld in verschillende kleuren. Deze kleuren geven aan hoeveel en hoe kan worden bijgebouwd en welke functies mogelijk zijn.

Rode kleur: hoogstedelijke gebieden
Dit zijn levendige gebieden met woningen, voorzieningen en werkplekken en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor de deur. Voor deze gebieden geeft de ontwerp omgevingsvisie Overvecht de ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van zes verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter. In Overvecht Centrum en rondom het station worden gebouwen tot 70 meter mogelijk. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht geeft ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als dit zorgt voor het verbeteren van de plek en/of als er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.

Oranje kleur: stedelijke gebieden
De oranje gebieden zijn overgangsgebieden tussen rode en gele gebieden. Ook hier kan worden bijgebouwd, maar niet zoveel als in rode gebieden. De basishoogte van gebouwen is vier tot zes verdiepingen. Op sommige plekken mogen gebouwen komen van 10 verdiepingen, als dit past in de omgeving. Op sommige gebouwen kan een extra verdieping komen of kan worden aan- of bijgebouwd. Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert, zoals een goede woningmix en een aangename leefomgeving. Het worden voornamelijk woongebieden met voorzieningen voor de wijk of buurt.

Gele kleur: woonbuurten
De gele gebieden blijven woonbuurten, met voorzieningen dichtbij huis. In deze buurten ligt de nadruk op het verbeteren van de woningmix en van de openbare ruimte. Bestaande woningen kunnen klaargemaakt worden voor de toekomst door verduurzaming en renovatie. In een woonbuurt kan kleinschalig worden bijgebouwd, bijvoorbeeld door een extra verdieping op een bouwblok of het toevoegen van nieuwbouw voor wonen, werken of voorzieningen.

Groen-oranje kleur: bebouwing aan het groen
In de groen-oranje gestreepte gebieden staat bebouwing aan de rand of net in het groen. De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving. De bouwhoogte is maatwerk en afhankelijk van de omgeving.
In deze gebieden komen maatschappelijke (woon)functies die iets betekenen voor de wijk.

Wat betekent dit voor mijn woning of onderneming?
De ontwerp omgevingsvisie Overvecht wijst plekken aan waar bijbouwen, maar soms ook sloop/nieuwbouw overwogen kan worden. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De gemeente en initiatiefnemer stellen hier plannen voor op, waar ook bewoners, huurders en omwonenden bij betrokken worden. Over elk plan wordt apart besloten of dit mag worden uitgevoerd. Bij ieder plan of initiatief is overeenstemming met de eigenaren en huurders nodig. Eigenaren en huurders van woningen, winkels of bedrijfspanden hebben rechten waar een plan of initiatief rekening mee moet houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

!bijlage 2b

omgevingsvisie.utrecht.nl/gebiedsbeleid/gebiedsbeleid-wijk-overvecht/omgevingsvisie-overvecht/

Nieuw tabblad | Annonces de ventes... | Maison 5 pièces 10... | Vente maison, chale... | Alle bookr

Utrecht.nl gebruikt cookies om de website gebruiksvriendelijker te maken! Lees meer over deze cookies.

Gemeente Utrecht

Omgevingsvisie > Gebiedsbeleid > Overvecht

bekendmaking tervisielegging ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht

geen enkel woord over de tervisielegging van het PlanMER

Omgevingsvisie Overvecht

- Beschrijving van de wijk

De gemeente werkt aan een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. De visie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040.

De ontwerp-omgevingsvisie is nu klaar. Van 8 april tot 20 mei 2024 kunt u reageren op de ontwerp-omgevingsvisie. Daarna neemt de gemeenteraad een besluit.

Reageer op DenkMee op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht

Wat is de omgevingsvisie Overvecht?

De ontwerp-omgevingsvisie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040. Dat maakt de omgevingsvisie een belangrijk document voor de toekomst van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

de wijk. We maken een aantal keuzes voor hoe we willen dat de wijk er in 2040 uit komt te zien.

We gebruiken de visie bij het maken van nieuw beleid en bij het toetsen van plannen en initiatieven. Ook bij plannen van de gemeente zelf.

Waarom maken we de omgevingsvisie?

Utrecht is de afgelopen 20 jaar hard gegroeid. En ook de komende jaren groeit de stad door: de verwachting is van ruim 360.000 inwoners naar ruim 455.000 inwoners. Dat gaan we ook merken in Overvecht. Tegelijk hebben we ook wensen en ambities voor de wijk. We willen dat Overvecht een gezonde en leefbare wijk is en blijft.

Keuzes

Met de omgevingsvisie brengen we de kansen in beeld. Maar ook zal duidelijk worden waar keuzes nodig zijn. Deze keuzes maken we samen met bewoners, ondernemers en organisaties in de wijk. Samen maken we afwegingen hoe we de wijk ook in de toekomst prettig en leefbaar houden.

Hieronder staan een paar onderwerpen waar we keuzes over gaan maken.

Wonen en voorzieningen

Groene en prettige buurten

Verkeer en bereikbaarheid

Werk en werkplekken

Klimaat en energie

Meedenken

U kunt reageren op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie kunt u bekijken op het wijkbureau Overvecht (Zamenhofdreef 1 7) en het stadskantoor (Stadsplateau 1).

U kunt de omgevingsvisie ook bekijken via DenkMee. Daar vindt u ook een video over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Reageren via e-mail

Mail uw reactie naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Meld in het onderwerp 'Reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht'.

Reageren via post

Stuur uw reactie via post naar:

Gemeenteraad gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus l 6200
3500 CE Utrecht

Meld daarbij: reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht.

Inloopbijeenkomsten

We organiseerden op 22, 23 en 25 april totaal 3 inloopbijeenkomsten.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeente de omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. Iedereen die reageert krijgt dan een antwoord.

Eerdere reacties

In 2023 kon u meedenken op een aantal bijeenkomsten en via een online vragenlijst. We gingen bijvoorbeeld in gesprek over keuzes en wensen voor de wijk. Veel inwoners vonden de volgende zaken belangrijk.

- Niet bouwen in het groen. Groen zoveel mogelijk behouden in de wijk.
- Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.
- Veel inwoners willen meer ontmoetingsplekken in de wijk.
- Veel inwoners begrijpen dat er woningen gebouwd moeten worden. Sommige vragen zich wel of af waarom zoveel woningen gebouwd moeten worden in Overvecht, omdat er al zoveel flats staan,
- Overvechters vinden het fijn dat veel voorzieningen nu op loopafstand zijn.

We hebben deze reacties verwerkt in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Daar kunt u nu op reageren.

Op de hoogte blijven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wilt u weten wat we doen en wanneer u mee kan denken? Stuur dan een e-mail naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Dan nodigen wij u via e-mail uit voor alle grote ontwikkelingen en bijeenkomsten die we organiseren.

Voor welk gebied geldt de omgevingsvisie?

Klik en vergroot

Het gaat om de hele wijk Overvecht. Dat zijn de buurten Zamenhofdreef, Taagdreef, Donaudreef, Neckardreef, Zambesidreef en Tigrisdreef. Ook Vechtzoom-Zuid, Vechtzoom-Noord, Bedrijvengebied Nieuw Overvecht en Poldergebied Overvecht horen bij de wijk. De grenzen van de wijk zijn de Vecht, de gemeentegrenzen met Maarssen en De Bilt en de spoorlijn. De Einsteindreef deel de wijk in noord en zuid.

Planning

Wanneer gebeurt wat?

Wanneer	Wat
Voorjaar 2024	Reageren op omgevingsvisie Overvecht
Zomer 2024	Verwerken reacties
Najaar 2024	De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie Overvecht vast

Wat is er al gebeurd?

- April 2024: 3 inloopbijeenkomsten waar mensen meer informatie over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht konden krijgen.
- December 2023 - maart 2024: we hebben de reacties verwerkt en de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (deel A en deel B) opgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Oktober en november 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Ruim 1 500 mensen vulden de vragenlijst in. Bekijk de opbrengst van deze bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 4 'toetsen en beoordelen').
- Mei en juni 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Bekijk de opbrengst van de bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 2, 'dilemma's en voorkeuren').
- Mei 2023: de gemeenteraad vergaderde over de omgevingsvisie Overvecht. Ook stelden ze het document met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie (uitgangspuntennotitie) vast. Bekijk de vergadering, de moties en amendementen.
- Februari 2023: het college stelde het document met de uitgangspunten (uitgangspuntennotitie) vast. In dit document staat al het beleid waar we rekening mee houden bij het maken van de omgevingsvisie. En het plan voor participatie.
- December 2022: het college stelde de startnotitie voor de omgevingsvisie Overvecht vast. Hierin staat wat er in de omgevingsvisie komt te staan, en hoe we de omgevingsvisie willen gaan maken.
- 2020 - 2022: we maakten een voorlopig omgevingsprogramma. Daarvoor hebben we al veel onderzocht en besproken met bewoners. Dit document is niet vastgesteld, maar gebruiken we als informatie bij het maken van de omgevingsvisie.

Van een omgevingsprogramma naar een omgevingsvisie

Tussen 2020 en 2022 maakten we een concept-omgevingsprogramma voor de wijk Overvecht. Dit document is een voorloper op de omgevingsvisie, maar is niet vastgesteld. In 2022 beslisten we om een omgevingsvisie te maken in plaats van een omgevingsprogramma. De omgevingsvisie geldt voor een langere periode en gaat over meer verschillende onderwerpen.

HULP EN CONTACT OMGEVINGSVISIE OVERVECHT

Telefoon

14 030

E-mail

omgeving svisieovervecht@utrecht.n1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 3

Omgevingsvisie Overvecht

PlanMER

21 maart 2024

annotaties C.V.v.E.
ShoppingCenter Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Verantwoording

Titel	Omgevingsvisie Overvecht, PlanMER
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Projectleider	Joost de Jong
Auteur(s)	Huub van Geldorp
	Bas Alferink (Goudappel)
	Jacob Keizer (Goudappel)
Tweede lezer(s)	Joost de Jong
	Eefje van Empel
	Sven van den Bos
	Vincent Sanders
	Michiel Wilhelm
	Christiaan Kwantes (Goudappel)
	Cor Koopmans (Goudappel)
	John de Groot (Felixx)
Kenmerk	R001-1289309HLG-V03-efm-NL
Aantal pagina's	253 (exclusief bijlagen)
Datum	21 maart 2024
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Inhoud

1 Samenvatting 6
1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER 6
1.2 Methode planMER 6
1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven 7
1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 8
1.5 Mitigerende maatregelen 12
1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 13
1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 15
1.8 Aanbevelingen voor het vervolg 24
2 Inleiding 26
2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht 26
2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht? 26
2.3 Beschrijving mer-procedure 27
2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving) 27
2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport 27
3 Omschrijving Overvecht 29
3.1 Ligging van het plangebied 29
3.2 Belangrijkste functies van de wijk 29
3.3 Historische ontwikkeling 31
3.4 Overvecht anno 2023 35
4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht 40
4.1 Beleids- en wettelijk kader 40
4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht 40
4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht 41
4.4 Participatie 43
4.5 Masterplan Overvecht Centrum 43
5 Onderzoeksmethode 45
5.1 Onderzoeksthema's 45
5.2 Referentiesituatie 48
5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER 48

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten ... 59
5.5 Beoordelingswijze doelbereik ... 59
6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven ... 62
6.1 Verkeer ... 62
6.2 Geluid ... 85
6.3 Luchtkwaliteit ... 100
6.4 Natuur en biodiversiteit ... 112
6.5 Gezondheid ... 129
6.6 Bodem en water ... 140
6.7 Klimaatadaptatie ... 159
6.8 Omgevingsveiligheid ... 170
6.9 Archeologie en cultuurhistorie ... 173
6.10 Ruimtelijke kwaliteit ... 182
6.11 Energie ... 192
6.12 Circulariteit ... 199
6.13 CO2-uitstoot ... 203
6.14 Conclusie milieueffecten ... 209
7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven ... 213
7.1 Verkeer ... 213
7.2 Geluid ... 213
7.3 Luchtkwaliteit ... 214
7.4 Natuur en biodiversiteit ... 215
7.5 Gezondheid ... 216
7.6 Bodem en water ... 216
7.7 Klimaatadaptatie ... 216
7.8 Omgevingsveiligheid ... 216
7.9 Archeologie en cultuurhistorie ... 217
7.10 Ruimtelijke kwaliteit ... 217
7.11 Energie ... 217
7.12 Circulariteit ... 217
7.13 CO2-uitstoot ... 218
7.14 Conclusie mitigerende maatregelen ... 218

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven 219
8.1 Groen Overvecht 220
8.2 Verbonden Overvecht 221
8.3 Compact Overvecht 223
8.4 Inclusief Overvecht 224
8.5 Toekomstbestendig Overvecht 226
8.6 Vertraagd Overvecht 227
8.7 Conclusie doelbereik 228
9 Conclusie onderzoeksalternatieven 230
9.1 Conclusie milieueffecten 230
9.2 Conclusie mitigerende maatregelen 232
9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven 233
10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 235
10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie 235
10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie 241
10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 243
11 Aanbevelingen voor het vervolg 257
12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie 259
12.1 Leemten in kennis en informatie 259
12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie 259

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie
Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht
Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029
Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034
Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039
Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040
Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029
Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034
Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039
Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040
Bijlage 11 Green calculation Felixx

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

1 Samenvatting

In de samenvatting van het planMER van de omgevingsvisie Overvecht wordt eerst kort stilgestaan bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie parallel aan het planMER en de wisselwerking tussen beide documenten (paragraaf 1.1). Vervolgens wordt toegelicht welke onderzoeksmethode is toegepast voor het opstellen van het planMER. In paragraaf 1.3 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksalternatieven. Paragraaf 1.4 en paragraaf 1.5 beschrijven de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven en de mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Vervolgens gaat paragraaf 1.6 in op de ontwerp-omgevingsvisie en de milieueffecten daarvan. Paragraaf 1.7 beoordeelt het doelbereik van de omgevingsvisie en paragraaf 1.8 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER

Eind 2022 is de gemeente Utrecht gestart met het opstellen van een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

De omgevingsvisie Overvecht stelt dus kaders voor de ontwikkeling van de wijk. Deze ontwikkelingen kunnen (mogelijke) relevante milieugevolgen hebben. Om die reden is de omgevingsvisie Overvecht plan-mer-plichtig: dit betekent dat er een planMER1 moet worden opgesteld om de mogelijke effecten van de ontwikkelingen te onderzoeken en in beeld te brengen. Om (mogelijke) relevante milieugevolgen tijdig in beeld te brengen en een onderdeel te maken van het ontwerpproces van de omgevingsvisie, is er gekozen voor een iteratief proces tussen de omgevingsvisie en het planMER. Dit betekent dat het planMER niet is opgesteld nadat de omgevingsvisie klaar was, maar dat het onderzoek met tussenfases en in overleg met het ontwerpteam van de gemeente Utrecht is opgesteld. Op die manier zijn (mogelijke) relevante milieugevolgen in een vroeg stadium aangekaart om sturing te geven aan de omgevingsvisie. Er is om die reden gewerkt met meerdere tussenversies van de omgevingsvisie, die door TAUW en Goudappel geanalyseerd zijn. Dit planMER legt verslag van de effecten van de onderzoeksalternatieven en van de ontwerp-omgevingsvisie.

1.2 Methode planMER

Voor het planMER is gekozen om twee onderzoeksalternatieven voor de omgevingsvisie te onderzoeken: gebundelde verdichting met een HOV-as en gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht. Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht en zijn als volwaardige opties in het planMER onderzocht. Dit betekent dat voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen en wat het doelbereik van de omgevingsvisie is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

met gebundelde verdichting met HOV-as of gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht.

Naarmate het proces rond de omgevingsvisie vorderde is door de gemeente, mede op basis van de resultaten uit de participatie, verder gewerkt met het eerste onderzoeksalternatief: gebundelde verdichting met HOV-as. In dit planMER is met een reflectie op de uiteindelijke omgevingsvisie in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn en wat hiervan het doelbereik is. In de onderstaande twee paragrafen worden de resultaten qua milieueffecten en doelbereik van beide onderzoeksalternatieven gepresenteerd, en de reflectie op het milieueffect en doelbereik van het voorkeursalternatief (de ontwerp-omgevingsvisie). Voor de beoordeling van het doelbereik wordt aangesloten bij de ambities uit de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie Overvecht. De ambities zijn: Groen Overvecht, Verbonden Overvecht, Compact Overvecht, Inclusief Overvecht, Toekomstbestendig Overvecht en Vertraagd Overvecht. De uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op 16 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven

Beide alternatieven gaan uit van een verdichting van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. De alternatieven verschillen van elkaar in de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt.

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.

DAT is dus niet zo! Als we de 3 onderscheidende kenmerken van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 nalopen:
1. Ja, men heeft positief gereageerd het voorstel '*Sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer binnen de wijk en naar de rest van de stad* '. Maar dat is niet gelijk aan een keuze voor Alt.1, zie de vele kanttekeningen bij de extra overstap bij of grotere afstand tot HOV.
2. Op de keuze 'geconcentreerd verdichten' versus 'meer verspreid verdichten' is breed verdeeld gereageerd. Dit impliceert daarmee geen keuze voor Alt.1.
3. Op de keuze om (ter voorkoming van doorgaand verkeer) de autoverbindingen tussen buurten op te heffen (de knips) is duidelijk negatief gereageerd. Dat kan dus juist als een keuze voor Alternatief 2 gezien worden.
--> Al met al kan dus niet gesteld worden dat *op basis van de resultaten uit de participatie* met Alternatief 1 (later: Variant 1) is verder gewerkt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 1.2 Verdichting in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

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 gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

dit is indicatie van de vooringenomenheid naar Alternatief 1

1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In tabel 1.1 staat een overzicht van de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven. De effecten die het meeste opvallen lichten wij hieronder toe.

hoezo 'ook'?

Mobiliteit
Alternatief 1 zorgt er voor dat er relatief meer verkeer zich verplaatst van wegen in de buurten naar de gebiedsontsluitende wegen. Dit heeft ook een positief effect (+) op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurten. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op de doorstroming op kruispuntniveau. De gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) worden in de autonome situatie (zonder de plannen uit de omgevingsvisie) al drukker. Het extra verkeer als gevolg van de verdichting van Overvecht zorgt ervoor dat er met name op de kruispunten van de Einsteindreef en Franciscusdreef problemen ontstaan met de doorstroming op kruispuntniveau.

Geluid
Langs de Franciscusdreef, de Rio Brancodreef, de Einsteindreef en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef worden bij alternatief 1 significante toenames van geluidbelasting verwacht als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is al sprake van een relatief hoge geluidsbelasting (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Daarnaast worden bij alternatief 1 er circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de

?? Hooguit kan gezegd worden dat Alternatief 2 minder positief scoort * op verkeersveiligheid *dan Alternatief 1*, maar niet dat Alt.2 negatief scoort *t.o.v. de referentiesituatie* (=huidige situatie).

Alternatief 1 scoort slechter op doorstroming dan Alternatief 2.
Dan moeten ze hier dus niet op één hoop gegooid worden.

* de score op veiligheid is überhaupt nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidscontouren van het spoorweglawaai. Bij alternatief 2 zijn er op de Einsteindreef en de aansluitende inprikkers ook significante toenames van geluidsbelasting te verwachten, maar op de Franciscusdreef niet. Bij alternatief 2 worden er circa 350 woningen binnen de zone van het spoorweglawaai gerealiseerd.

Opvallend: hier wordt vermeden om te benoemen dat Alternatief 1 slechter scoort dan Alternatief 2

Groen

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 in de hoeveelheid groen die kan worden gerealiseerd is beperkt (circa 41 ha versus circa 45 ha). In de uitgangspuntennotitie staat een beoogde groenopgave van 80 ha. Deze wordt in beide onderzoeksalternatieven dus niet gehaald. In de uitwerking van de omgevingsvisie is daarom onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de groenopgave wel te halen. Hieruit blijkt dat het weghalen van parkeerplaatsen in de woonstraten bepalend is voor het halen van de groenopgave. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha.

of als je deze zin objectiveert: in Alternatief 2 wordt 10% meer groen toegevoegd dan in Alternatief 1 (daargelaten het feit dat in par. 6.5.3. andere getalswaarden voorbij komen)

Natuur

Beide alternatieven zo
stikstofdepositie op Na
gebied Oostelijke Vechtplassen (0,24 mol/ha/jaar in 2039). Er is geen significant verschil in effecten tussen alternatief 1 en alternatief 2. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten.

Wat zegt deze toevoeging? De totale depositie wordt niet kleiner door de opgave in meer kleinere projecten te verdelen.

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van d
bestaande woningen zorgen ervoor dat voor beide alter
verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op

Gezondheid

Gezondheid is beoordeeld op basis van de mate waarin de omgeving sport en beweging bevordert, het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) en de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Alternatief 2 wordt beter dan alternatief 1 beoordeeld. In alternatief 2 worden meer groen-blauwe routes toegevoegd dan in alternatief 1. In alternatief 2 is ervan uitgegaan dat er gespreid verdicht gaat worden. Waardoor op meer plekken woningen en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Er komen daardoor ook meer plekken voor ontmoeting in de wijk. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor o.a. groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Omgevingsveiligheid

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht Overschrijding van de het groepsrisico zal door de toegenomen woningdichtheid in een toekomstige situatie waarschijnlijker zijn. Bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in

Is dit een schrijffout en moet hier '2' staan? Of is dit een poging om de slechtere score van Alternaief 1 op gezondheid weg te nuanceren?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht nabij potentiële risicobronnen dient expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid te zijn. Er is daarbij geen verschil tussen alternatief 1 en 2.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

Ruimtelijke kwaliteit

In alternatief 2 wordt gespreid verdicht zodat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1 heeft een neutraal effect op de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de woongebieden.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

CO2-uitstoot

Sloop- en bouwwerkzaamheden hebben bij zowel alternatief 1 en 2 een sterke toename aan CO2 uitstoot tot gevolg. De verbetering van openbaar vervoer heeft bij beide alternatieven een positief effect op de CO2 uitstoot. Bij alternatief 1 is er een positiever effect door het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer.

?? Ontmoedigen is geen garantie op een minder hoge CO2 uitstoot.

Alternatief 1 heeft wél een negatiever - niet onderzocht - effect doordat men verder zal moeten omrijden naar wijk/ en buurtvoorzieningen

Overige thema's

Voor de thema's bodem en wate archeologie, energie en circulariteit zijn de alternatieven em en water en klimaatadaptatie zijn overwegen helpen de afvalwaterstromen te scheiden door een gescheiden systeem en daarnaast kan we de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aanpassen waardoor de kans op wateroverlast afneemt.

De uitwerking van de onderzoeksalternatieven is nog te abstract om te kunnen uitsluiten dat cultuurhistorische waarden worden aangetast. Daarnaast is geconstateerd dat de verdichtingsgebieden deels in een gebied met een archeologische verwachting liggen.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen in de wijk neemt het totale energieverbruik toe. Om aan deze energievraag te voldoen is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 1.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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*	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting	-	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)		
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
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	+	++
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
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139)
--> Dubbele ++ ?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

1.5 Mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. De mitigerende maatregelen zijn:

- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen.

doelredenering

- Geluidwerende maatregelen aan de woningen zijn de meest effectieve maatregel om geluidbelasting voor nieuwe bewoners te beperken. Maatregelen aan de bron (stil asfalt) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) zijn beperkt effectief of stedenbouwkundig niet in te passen.
- Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen. Ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen.
- Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.
- Om eventuele aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te

Als het al zo zou zijn dat Alternatief 2 negatief scoort op verkeersveiligheid, dan is het gepast (zoals bij negatieve scores van Alternatief 1 ook gebeurt) om hier ook de mitigerende maatregel te benoemen: Aanpassen wegprofielen / toepassen snelheidsremmende maatregelen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dit item dient te worden toegevoegd in scoretabel op p. 12 onder Energie

nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

- Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Een maatregel die kan bijdragen is zonnepanelen op de gevel.
- Om mogelijk negatieve effecten op circulariteit te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen.
- De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden. Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen.

1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

Nadat de beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1. Deze paragraaf geeft daarom aan in hoeverre de effectbeoordeling van de omgevingsvisie afwijkt van alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 1.3 Visiekaart ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (bron: Posad Maxwan)

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast krijgen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Op het bedrijventerrein Overvecht worden geen woningen toegevoegd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van de realisatie van minimaal 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen en is daarmee lager dan in de onderzoeksalternatieven.

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De belangrijkste verschillen in effecten zijn:

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt een groter oppervlak park en landschappelijke verbindingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van planten en dieren. In combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.
- De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn.
- De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van minder woningen, maar een groot aandeel van deze woningen komt wel nog steeds op plekken met een hoge geluidsbelasting of potentieel meer risico's voor omgevingsveiligheid. Voor de thema's geluid en omgevingsveiligheid verandert de beoordeling ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 daarom niet.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

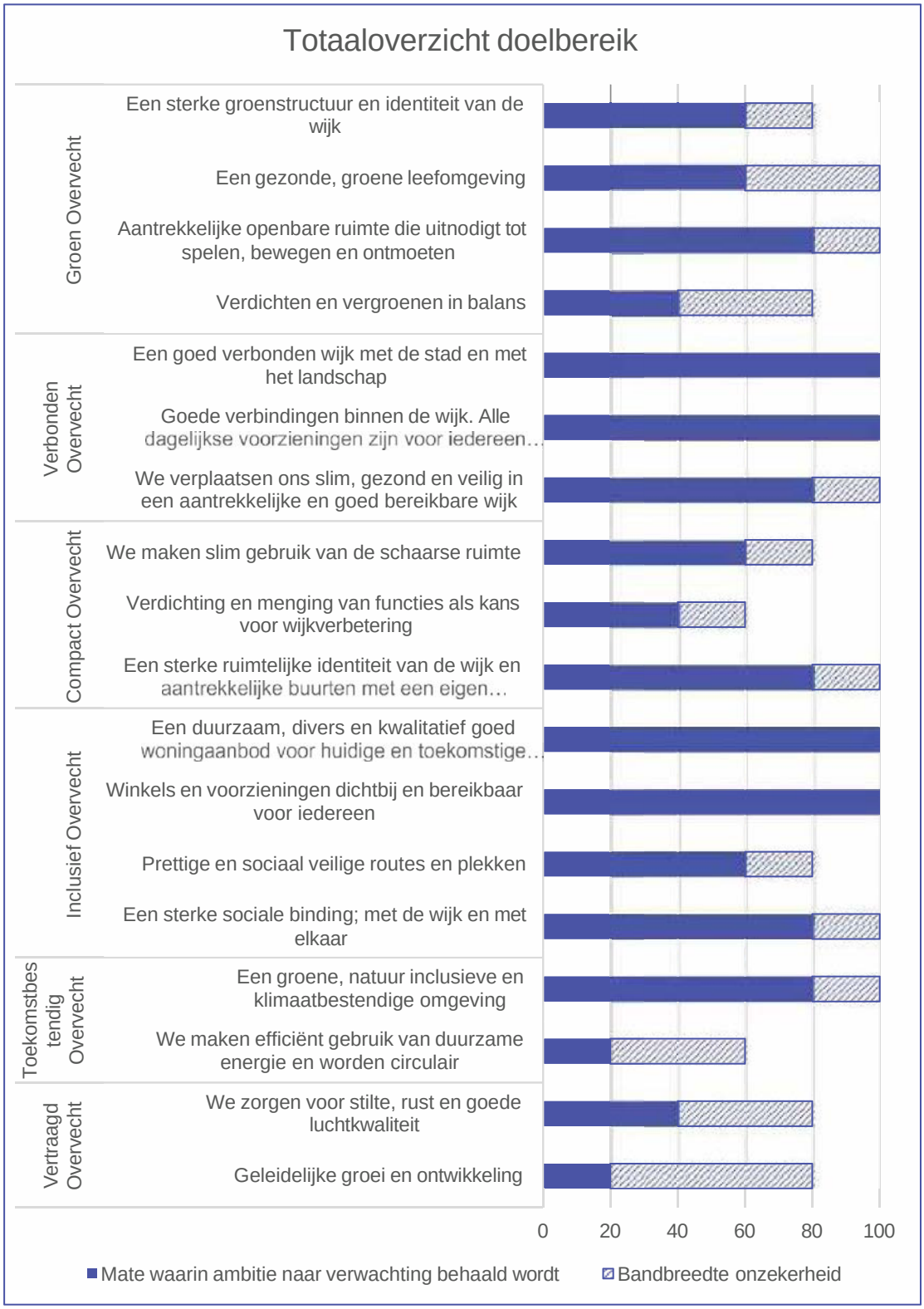
- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt er meer groen toegevoegd dan in alternatief 1. De bandbreedte voor de hoeveelheid toe te voegen groen is circa 6,6 ha – 14,6 ha en is afhankelijk van hoeveel parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd.
- Voor de overige thema's is er geen verschil in de effectbeoordeling tussen de ontwerp-omgevingsvisie en alternatief 1.

1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

Hiermee is dus alleen het doelbereik van Alternatief 1 beschouwd. Waarom niet ook van Alternatief 2?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 1.4 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 1.2 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
Groen Overvecht	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
	Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
	Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
	Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Wel is het aannemelijk dat hiervoor voldoende kwalitatief groen op andere plekken wordt gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.
Verbonden Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. Met de keuze voor een HOV-as door de wijk zal deze ambitie naar verwachting tot stand komen met de ontwerp-omgevingsvisie.
	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
	We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.
Compact Overvecht	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
	Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het mengen van functies kan wel leiden tot overlast van geur en stof en geluidhinder. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
	Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.
Inclusief Overvecht	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
	Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
	Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt

Hier passen meerdere kanttekeningen:

1. Winkels toevoegen: enkel in de winkelconcentraties die behoren tot de bestaande te versterken wijkwinkelstructuur.

2. Of 'belangrijke maatschappelijke voorzieningen' (zoals buurtwinkels) niet verloren gaan is niet onderzocht. Maar het doorknippen van de autoverbindingen tussen buurten maakt het aannemelijk dat kleine burtvoorzieningen het moeilijk gaan krijgen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
	Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.
Toekomstbestendig Overvecht	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogte naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
	We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.
Vertraagd Overvecht	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit.
	Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars, woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.

1.8 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht.

- Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.
- De bestaande vervangingsopgaves in de wijk zijn een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.
- Het is mogelijk om meer bergingscapaciteit in de wijk te realiseren door het vervangen van bestaande duikers. Daarnaast kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging.
- De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

- Aanbeveling voor het vervolg is om in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van ‘bio based’ materialen.
- Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 Inleiding

2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht

Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten.

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een driedelige omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Utrecht bestaat uit de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties. Het gebiedsbeleid wordt vastgelegd in omgevingsvisies op wijkniveau: hiertoe behoort de omgevingsvisie Overvecht.

De omgevingsvisie Overvecht is sinds eind 2022 in ontwikkeling. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht?

Een milieueffectrapportage (mer)-procedure is een procedure die wordt gevolgd bij de besluitvorming over projecten die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Het doel van de procedure is om de milieueffecten van een project in kaart te brengen en te beoordelen, zodat deze in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

De mer-procedure is verplicht voor bepaalde categorieën van projecten, zoals grootschalige industrie, infrastructuur, en ruimtelijke ontwikkeling. Voor deze projecten moet eerst een milieueffectrapport worden opgesteld, waarin de milieueffecten van het project worden beschreven en beoordeeld. De Omgevingsvisie voor Overvecht wordt kaderstellend voor toekomstige ontwikkelingen met (mogelijke) relevante milieugevolgen en is daardoor plan-mer-plichtig.

De Omgevingswet stelt ook een planmer verplicht voor een omgevingsvisie als deze kaderstellend is voor opvolgende besluiten die op zich zelf mer-beoordelings- of mer-plichtig zijn.

Onderscheid mer en MER
In voorliggend document worden de afkortingen mer en planMER gebruikt. Mer (kleine letters) duidt de procedure van milieueffectrapportage van begin tot einde aan, zoals het onderzoek, zienswijzen en alle bijkomende adviezen. De afkorting MER (hoofdletters en zonder punten ertussen) staat voor het milieueffectrapport, dat is het rapport waarin de effecten op het milieu beschreven staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier is geen enkele ruchtbaarheid aan gegeven. Zelfs ingewijden van het Wijkplatform geven aan dat zij dit niet hebben meegekregen.

2.3 Beschrijving mer-procedure

Voor de totstandkoming van het planMER is als eerste een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD beantwoordt de vraag: welke milieueffecten worden in het planMER onderzocht en op welk detailniveau gebeurt dit? De NRD is de eerste stap in de procedure van milieueffectrapportage (mer). De NRD heeft ter inzage gelegen van 28 juli tot en met 15 september. Hierbij zijn vier zienswijzen ingediend, door een omwonende, hoogheemraadschap Stichtse Vecht, Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond. De gemeente heeft hiervoor een nota van antwoord opgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap is ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD de indicator waterveiligheid toegevoegd en is de indicator waterkwantiteit en -kwaliteit onderscheiden in twee losse indicatoren.

Na de vaststelling van de NRD zijn de milieueffecten van de omgevingsvisie onderzocht. De uitkomsten van het planMER dienen als input voor opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Wanneer een ontwerp-omgevingsvisie is opgesteld wordt deze samen met het planMER aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders (college van B&W). Het planMER wordt na vrijgave door het college van B&W samen met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dan is er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt het planMER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie mer).

2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving)

Bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht wordt het planMER gebruikt om sturing te geven aan de invulling van de omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt opgesteld door een team van de gemeente Utrecht, samen met stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan. TAUW stelt met Goudappel het planMER op, dat het team van de gemeente en PosadMaxwan helpt strategische keuzes te maken om de milieueffecten van de omgevingsvisie te minimaliseren.

In het proces wordt gewerkt met twee versies van het planMER. Als eerste wordt een contour-planMER opgesteld. Dit is een eerste versie van het planMER dat het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan inzicht geeft in de milieueffecten van hun strategische keuzes tot dat punt. In het contour-MER worden twee alternatieven voor de omgevingsvisie onderzocht (zie 4.3 Effectbeoordeling omgevingsvisie en alternatieven in het MER). Vervolgens kan door het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan aan 'knoppen' worden gedraaid, met mogelijk effect op de milieueffecten. Zo kan bijvoorbeeld meer groen worden toegevoegd, of meer worden ingezet op openbaar vervoer om autoverkeer te doen afnemen. De tweede versie van het planMER wordt aangevuld met extra informatie over de referentiesituatie en de nieuwe stand van zaken van de omgevingsvisie. Deze versie vormt de definitieve versie van het planMER.

2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van het plangebied: de wijk Overvecht. De wijk wordt beschreven, de belangrijkste functies van de wijk komen aan bod en de historische ontwikkeling van Overvecht wordt toegelicht. Hoofdstuk 3 ligt de omgevingsvisie Overvecht nader toe. De voorgenomen activiteit wordt puntsgewijs toegelicht, de uitgangspunten worden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

beschreven en er wordt een overzicht gegeven van het relevant beleids- en wettelijk kader. Hoofdstuk 4 gaat in op de methodiek van het planMER. Hier komen de onderzoeksthema's aan bod, wordt toegelicht wat in het planMER beoordeeld wordt (de referentiesituatie en de effecten van de omgevingsvisie) en wordt de beoordelingswijze uitgelegd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de milieueffecten beoordeeld. Hierna wordt in hoofdstuk 6 het doelbereik van de ambities in de omgevingsvisie beoordeeld. In hoofdstuk 7 komen de conclusies van de beoordeling op milieueffecten en doelbereik aan bod. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en aanzet voor monitoring en evaluatie behandeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3 Omschrijving Overvecht

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving van de wijk Overvecht gegeven. Hierbij wordt in paragraaf 2.1 ingegaan op de ligging van het gebied. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 de belangrijkste functies in de wijk beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 de historische ontwikkeling van de wijk omschreven.

3.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied van de Omgevingsvisie Overvecht is de wijk Overvecht. Overvecht is een groene, ruim opgezette naoorlogse wijk met relatief veel gestapelde bebouwing en biedt veel voorzieningen: zo zijn er meerdere parken, een groot wijkwinkelcentrum, een bedrijventerrein, een bibliotheek en een treinstation. Ook een deel van het recreatiegebied Noorderpark behoort tot het plangebied. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van de wijk.

Figuur 3.1 Kaart van Overvecht

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het plangebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken. In de milieuonderzoeken die worden uitgevoerd ten behoeve van het planMER is per milieuthema het studiegebied bepaald.

3.2 Belangrijkste functies van de wijk

Station Utrecht Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Zuid ligt station Utrecht Overvecht. Station Utrecht Overvecht opende in 1968 en is in 1992 volledig vernieuwd, waarbij onder andere het spoor werd verdubbeld. Het station ligt op het tracé Utrecht-Zwolle en is een belangrijke verbinding richting het centrum van Utrecht. Dagelijks maken 6.472 reizigers gebruik van het station (2022)[1]. Het station wordt ontsloten door vier stadsbussen (1, 6, 11 en 30), een streekbus (122) en een nachtbus (N20). Het station is daarmee goed bereikbaar voor de wijk.

Winkelcentrum Overvecht Centrum
In 1970 opende winkelcentrum Overvecht Centrum. Dit winkelcentrum is sindsdien meerdere malen gerenoveerd en uitgebreid. Anno 2023 is Overvecht Centrum een belangrijk voorzieningencentrum in de wijk, met vele winkels en een bibliotheek, dat ook wel het 'derde centrum van de stad' genoemd wordt. Het winkelcentrum ligt in Overvecht-Zuid en is goed bereikbaar met de auto. Anderzijds is het winkelcentrum verouderd, erg versteend en heeft het geen goed imago[2].

Rioolwaterzuiveringsinstallatie
De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is in verschillende fases gebouwd. De originele installatie is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en was gelegen aan de Vecht in de buurt van de Oudegracht. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw werd de installatie uitgebreid en gemoderniseerd, en verhuisde naar de huidige locatie aan de Brailledreef . In de jaren '90 van de vorige eeuw werd de installatie opnieuw uitgebreid en gemoderniseerd om te voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van waterzuivering en milieubescherming.

In 2019 is een nieuwe installatie opgeleverd die het werk van de oude zuivering heeft overgenomen. Dagelijks wordt hier zo'n 65 miljoen liter afvalwater gezuiverd. In 2021 is gestart met de sloop van de oude installatie in het zuidoostelijke deel van het terrein. De sloop is inmiddels afgerond. Ook wordt op de locatie van de oude installatie een warmtepomp gebouwd[3]. Het relatief warme gezuiverde afvalwater kan zo opnieuw gebruikt worden voor de levering aan het warmtenet in Utrecht.

Bedrijvengebied Overvecht
In de jaren '60 en '70 werd in het noordwesten van Overvecht Bedrijvengebied Overvecht aangelegd. In de jaren '90 is dit uitgebreid. Anno 2023 bestaat dit bedrijventerrein grotendeels uit bedrijfshallen met showrooms en kantoren. Het bedrijventerrein wordt omgeven door sportvelden, de ijs- en atletiekbaan, begraafplaats Daelwijck en een groot groen gebied aan de Vecht waar ook het rijksmonument Toernooiveld Zuilen deel van uitmaakt.

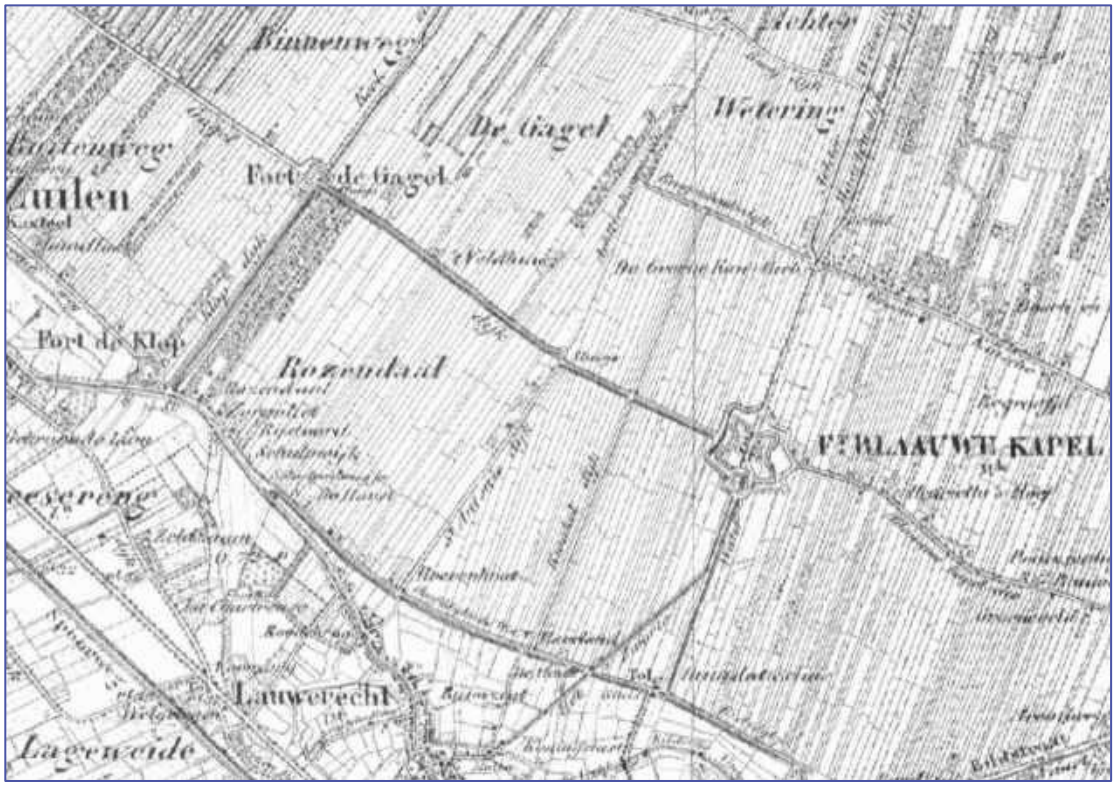
Bedrijvengebied Overvecht kent verschillende namen in openbare documenten: Nieuw Overvecht, Bedrijventerrein Overvecht, Bedrijvengebied Overvecht, enzovoorts. In dit planMER zal naar het gebied worden gerefereerd met de naam Bedrijvengebied Overvecht.

[1] Dashboard Reizigersgedrag 2022: Utrecht Overvecht
[2] Gebiedsopgave voor Overvecht Centrum: terugblik en samenvatting (2022)
[3] Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden: Start bouw grootste warmtepomp van Nederland (2022)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3.3 Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de wijk Overvecht gaat terug tot de middeleeuwen. Het gebied dat nu bekend staat als Overvecht was oorspronkelijk een uitgestrekt veengebied met een aantal kleine dorpjes en boerderijen. In de 12e eeuw werden er dijken aangelegd om het gebied te beschermen tegen overstromingen van de rivier de Vecht. Aan de ligging ten opzichte van de Vecht dankt de wijk ook zijn naam. Tussen 1818 en 1821 werden, in wat nu Overvecht heet, drie forten gebouwd als onderdeel van de Hollandsche Waterlinie: Fort de Gagel, Fort aan de Klop en Fort Blauwkapel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is Unesco werelderfgoed (zie figuur 2.3).



Figuur 3.2 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1850 (bron: Topotijdreis)

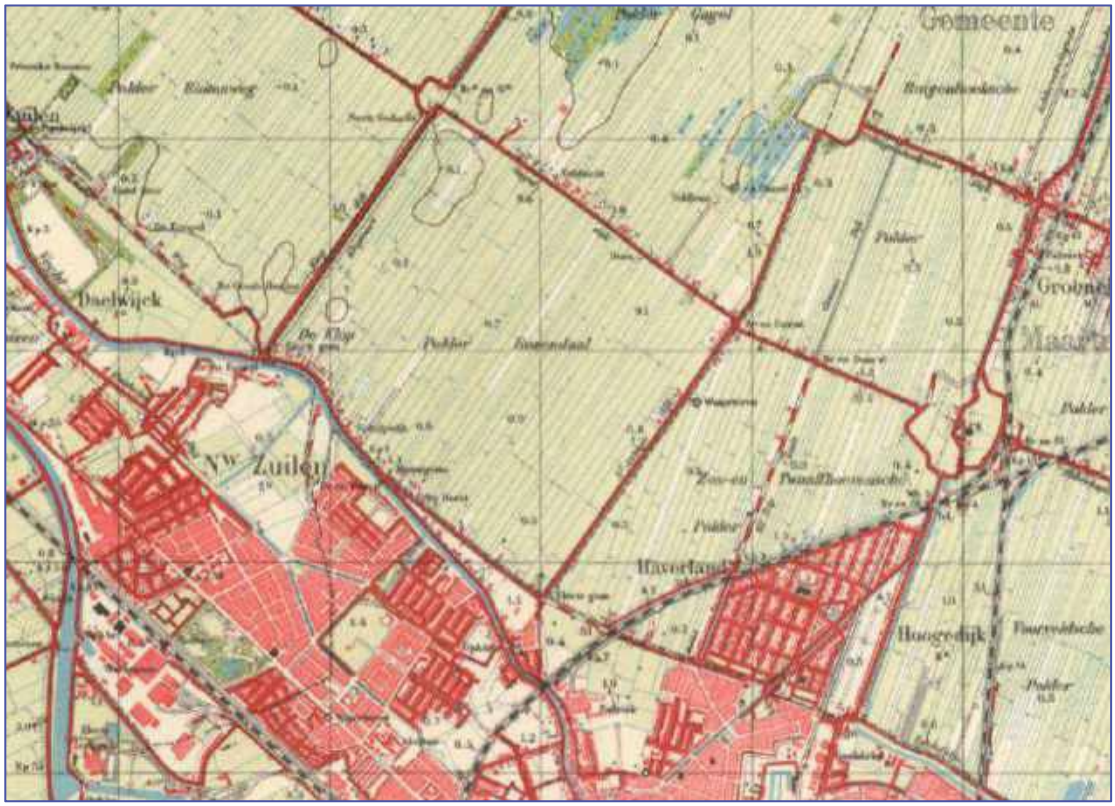
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Figuur 3.3 Nieuwe Hollandsche Waterline (bron: Fort aan de Klop)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Na een gemeentelijke herindeling gingen de gronden, nu bekend als Overvecht, over van de voormalige gemeenten Maartensdijk, Achttienhoven en Westbroek naar Utrecht. In 1961, ten tijde van grote woningnood in Nederland, werd besloten om deze gronden, die werden gebruikt als weiland, te transformeren tot een woonwijk. De 800 hectare die Overvecht beslaat werd voor 420 hectare gebruikt voor de bouw van woningen voor 45.000 mensen.



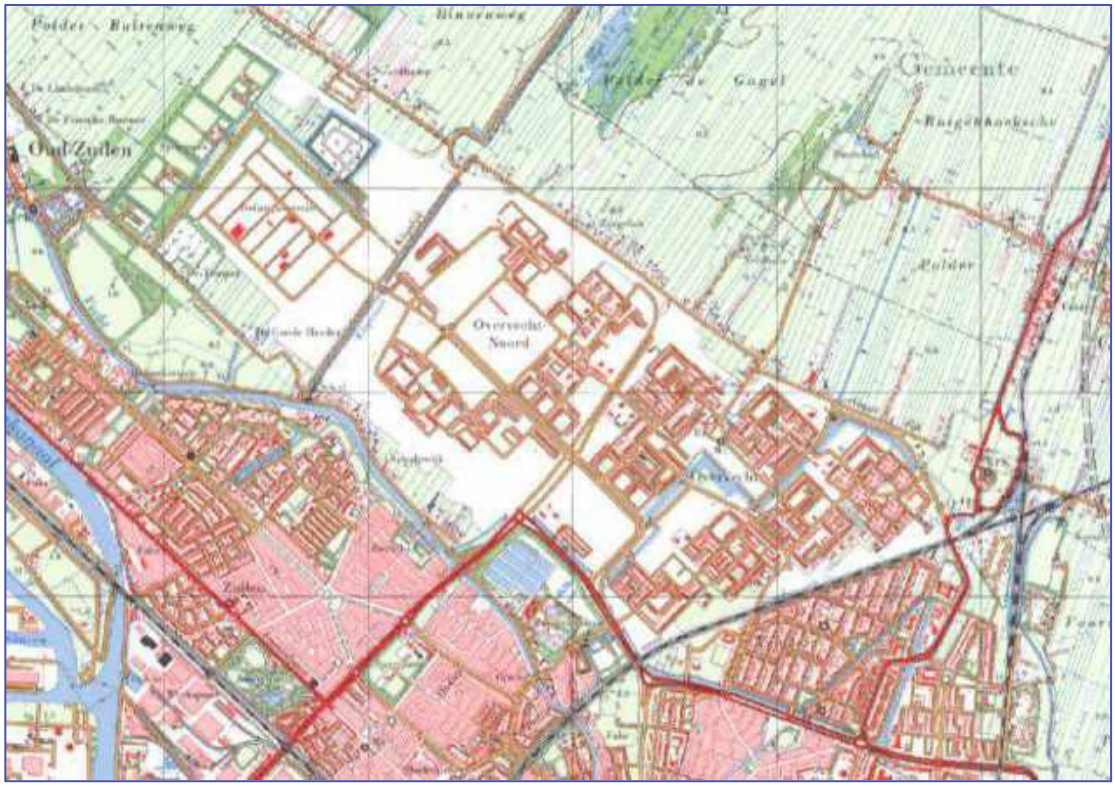
Figuur 3.4 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1950 (bron: Topotijdreis)

Overvecht werd in verschillende delen ontwikkeld. De buurten in Overvecht-Zuid dateren uit het begin van de jaren ’60 en zijn gelegen in een groen raamwerk. Er zijn van oorsprong acht verschillende woonbuurten (de 'stempels'), met een variatie aan typen woningen: grondgebonden laagbouw met koopwoningen of sociale woningbouw, middelhoogbouw met vooral koop en vrije sector huur en hoogbouw met vooral sociale woningbouw. Overvecht-Zuid bestaat uit vier buurten: Taagdreef/Rubicondreef, Zamenhofdreef en omgeving, Donaudreef/Wolgadreef, en Neckardreef en omgeving.

Overvecht-Noord is enkele jaren jonger dan Overvecht-Zuid. Overvecht-Noord is grotendeels gerealiseerd aan het einde van jaren ’60. Er zijn buurten met relatief veel middelhoogbouw. De hoogbouw bevindt zich vooral langs de grote infrastructuur. Daarachter liggen buurten met laagbouw. Een groot deel van de middelhoogbouw, evenals de hoogbouw is sociale woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Noord zijn voorzieningen op wijkniveau aanwezig. Tevens ligt in Overvecht-Noord zwembad de Kwakel, één van vier Utrechtse zwembaden.



Figuur 3.5 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1970 (bron: Topotijdreis)

In de jaren '80 werden op verschillende plekken in de wijk woningen bijgebouwd. Toentertijd werden met name grondgebonden eengezinswoningen gerealiseerd, in tegenstelling tot de jaren '60 en '70. Vanaf de jaren '80 kreeg Overvecht te maken met een imagoprobleem: er was veel media-aandacht voor de criminaliteit in de wijk. Ook stond Overvecht in 2007 op de lijst van minister Ella Vogelaar van Wonen, Wijken en Integratie. Op deze lijst stonden veertig wijken die een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen kende. Vanaf 2010, na het vijftigjarig jubileum van de wijk, zijn er vele renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwprojecten in Overvecht gestart om de sociaaleconomische situatie en gezondheid van bewoners in de wijk te verbeteren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

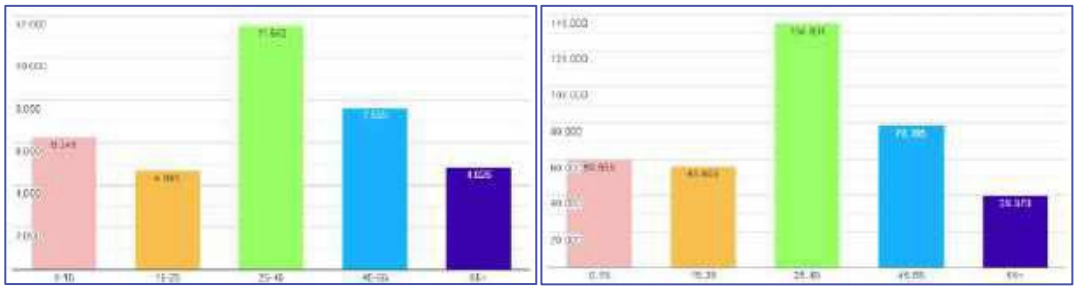
Figuur 3.6 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 2023 (bron: Topotijdreis)

3.4 Overvecht anno 2023

Om een beeld te krijgen van Overvecht anno 2023 wordt een beeld gegeven van verschillende aspecten van de wijk. Veelal komen deze ook aan bod in de omschrijving van de referentiesituatie van de effectbeoordeling (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Om de omschrijving van de wijk compleet te maken wordt dit ook hier toegelicht.

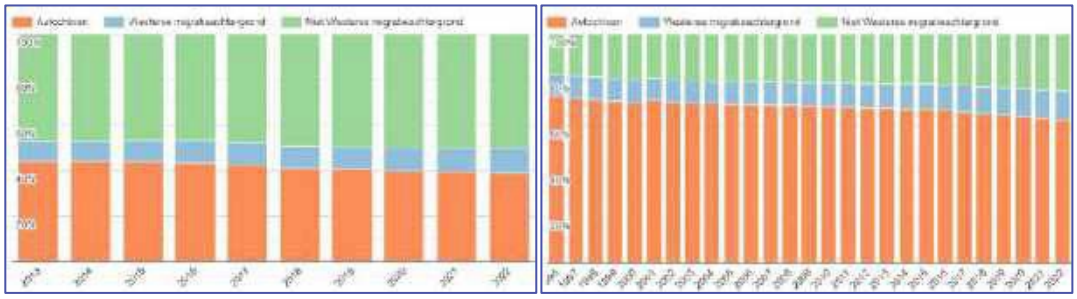
3.4.1 Bewoners

Om een beeld te krijgen van de bewoners van Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de inwoneraantallen, de leeftijdsopbouw van de bewoners, migratieachtergrond, het gemiddelde inkomen in de wijk, opleidingsniveau en enkele gezondheidsaspecten die ook in het planMER aan bod komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.7 Bevolking Overvecht naar leeftijdsgroepen (links Overvecht, rechts Utrecht)

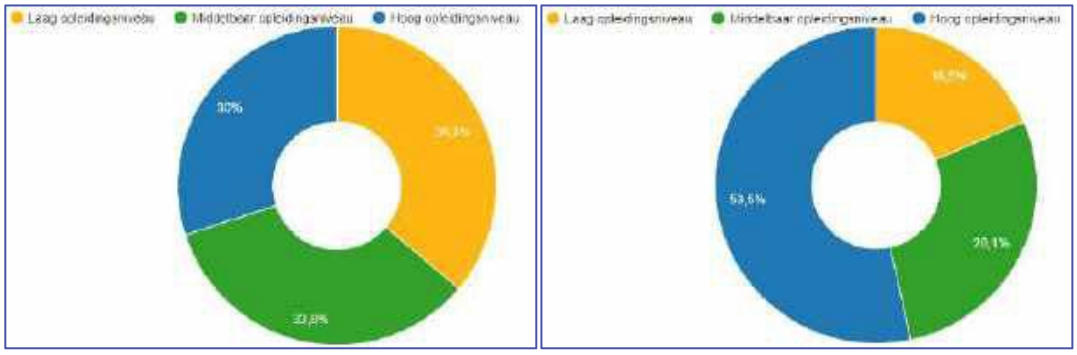
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.8 Verhouding autochtone bevolking en bevolking met migratieachtergrond (links Overvecht, rechts Utrecht)

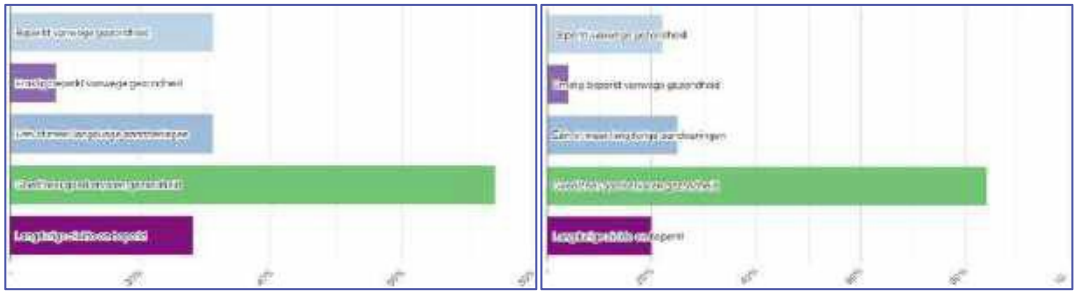
Figuur 3.9 Gemiddeld bruto jaarinkomen Overvecht vergeleken met andere wijken in Utrecht (Overvecht is rood)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.10 Opleidingsniveau van inwoners (links Overvecht, rechts Utrecht)

Figuur 3.11 Sporten en bewegen in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)



Figuur 3.12 Lichamelijke gezondheid in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)

Kijkend naar bovenstaande grafieken kan Overvecht omschreven worden als een wijk die qua leeftijdsopbouw erg lijkt op de rest van de gemeente Utrecht. De grootste afwijking zit in het lagere percentage 65-plussers en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Overvecht wordt gekenmerkt door een hoog aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Een groot deel hiervan (38,9%) heeft een Marokkaanse achtergrond.

Qua inkomen blijft Overvecht achter op de rest van Utrecht. Het gemiddeld bruto jaarinkomen ligt ruim 7.000 euro lager dan de eerstvolgende wijk (Zuidwest) en ruim 10.000 euro op het gemiddelde bruto inkomen in Utrecht. Ook zijn inwoners van de Overvecht minder vaak hoogopgeleid dan gemiddeld in Utrecht.

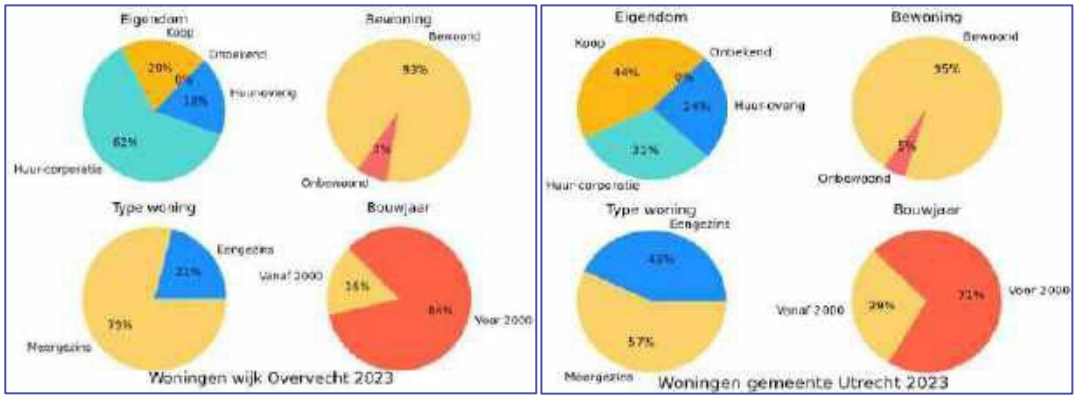
Wanneer wordt gekeken naar statistieken over sporten en bewegen valt op dat een relatief klein deel van de inwoners van Overvecht wekelijks sport – een verschil van bijna 20% op het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

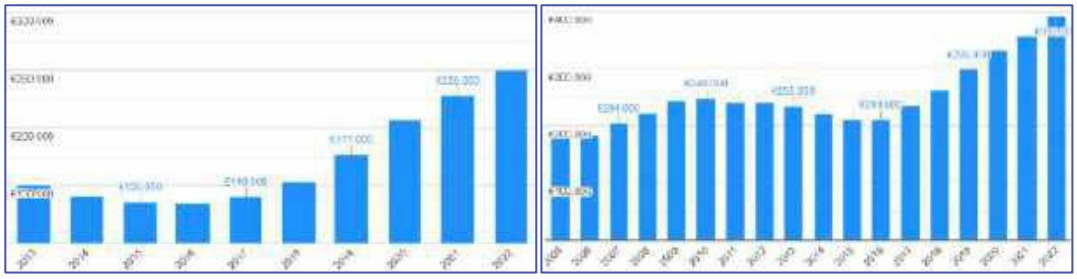
gemiddelde in Utrecht. Ook voldoet een kleiner aandeel van de bewoners van Overvecht aan de beweegrichtlijn. Daarnaast is een relatief groot deel van de inwoners van Overvecht (ernstig) beperkt vanwege de gezondheid of langdurig ziek.

3.4.2 Bebouwing

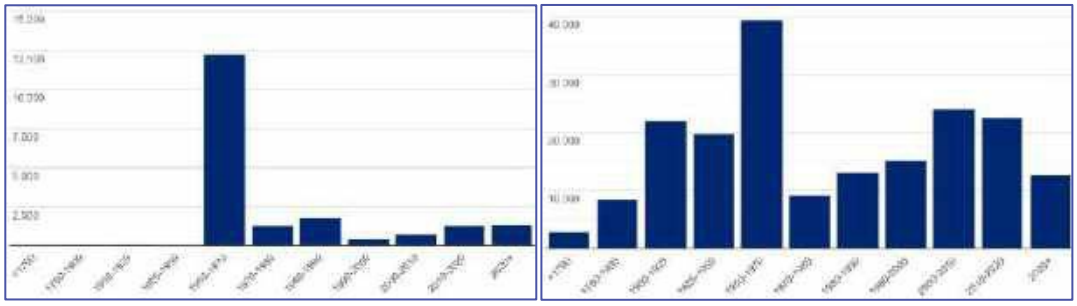
Om een beeld te krijgen van de bebouwing in Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de woningkenmerken, de gemiddelde WOZ-waarde en de bouwperiode van de woningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.13 Woningkenmerken (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.14 Gemiddelde WOZ-waarde (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.15 Bouwperiode van panden

Als wordt gekeken naar de eigendomssituatie van woningen vallen grote verschillen op tussen Overvecht en de gemeente Utrecht. Zo is het aandeel huur-corporatie in Overvecht veel hoger

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

dan gemiddeld in de gemeente en is de koopsector relatief klein. Ook het verschil in woningtypologie valt op. In Overvecht betreft slechts een relatief klein deel van het woningaanbod eengezinswoningen. Ook loopt de WOZ-waarde van woningen in Overvecht achter op de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in de gemeente.

Zoals eerder beschreven is Overvecht een relatief jonge wijk, die grotendeels tussen 1950 en 1970 is aangelegd. Daarna is in beperkte mate bijgebouwd. De bouw van Overvecht tussen 1950 en 1970 speelde een belangrijke rol in de toename van woningen in Utrecht in die periode. De sterke piek die in de gemeente te zien is in die periode is voor ruim een kwart het gevolg van de aanleg van Overvecht.

3.4.3 Bereikbaarheid

Overvecht wordt gekenmerkt door een zeer goede autobereikbaarheid. Ten tijde van de aanleg van de wijk werd de auto steeds dominanter in het straatbeeld, waardoor een groot deel van de infrastructuur op de auto is afgestemd. Dit betekent dat brede, rechthoekige lanen het straatbeeld domineren aan de randen van de buurten. In het noorden wordt de wijk ontsloten door de N230, welke toegang geeft tot de A27 in het oosten en A2 in het westen.

Ook met het OV is de wijk goed bereikbaar. Station Utrecht Overvecht wordt meermaals per uur aangedaan door sprinters uit de richting van Utrecht Centraal en Bilthoven. Als eerder benoemd rijden zes bussen door de wijk: stadsbussen 1, 6, 11 en 30, streekbus 122 en nachtbus N20.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht

Voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan, om grip te krijgen op het totstandkomingsproces van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het beleids- en wettelijk kader waarin de omgevingsvisie is opgesteld, de startnotitie die voor de omgevingsvisie is opgesteld, de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht en hoe participatie heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt het masterplan Overvecht Centrum toegelicht, dat parallel aan de omgevingsvisie Overvecht wordt opgesteld.

4.1 Beleids- en wettelijk kader

Op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn er diverse (beleids)kaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van de omgevingsvisie, en waarmee de omgevingsvisie rekening heeft te houden. Per milieuthema is het meest relevante beleid in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 5 beschreven. Verder zijn de beleidskaders benoemd in bijlage 1.

4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

De voorgenomen activiteit waarvoor het planMER wordt opgesteld is de Omgevingsvisie Overvecht. In deze Omgevingsvisie komen verschillende concrete doelen aan bod, die benoemd worden in de Startnotitie Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht. Deze doelstellingen, te vinden onder 'Opgaven en programma voor Overvecht uit de RSU 2040', zijn opgedeeld in programma's voor werken, wonen, groen en voorzieningen. Dit programma komt in deze paragraaf aan bod.

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid.
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieve broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies.
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3.000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht.

De doelen zijn wel afhankelijk van goede bereikbaarheid met alle modaliteiten!

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1.800 woningen in Overvecht.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5.000 woningen. Waaronder Winkelcentrum 2.000, Stationsgebied 1.000, Overvecht Zuid 500, Overvecht Noord 1.500.

Groen

- Uitbreiding Noorderpark (circa 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (circa 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare).

Ja, het winkelcentrum Overvecht herbergt veel banen. Maar kijkend naar de geformuleerde doelen, zou het onder 'Voorzieningen' (volgende pagina) moeten staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden).
- Onderwijs: Zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht.
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex.
- Cultuur: Zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht.

Figuur 4.1 Kaartbeeld Overvecht uit de Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht

Na het opstellen van de startnotitie heeft de gemeente Utrecht een notitie opgesteld met daarin uitgangspunten voor de omgevingsvisie Overvecht. De gemeente Utrecht stoelt de uitgangspunten onder meer op bestaand Utrechts beleid, dit betreft:

- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten;
  - de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
  - het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen, en
  - het volksgezondheidsbeleid 2019-2023
- Ambitiedocument en actieprogramma 'Samen voor Overvecht' (2019)
- Woonvisie: 'Utrecht beter in balans' (2019)
- Economische Agenda Utrecht 2012-2018
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

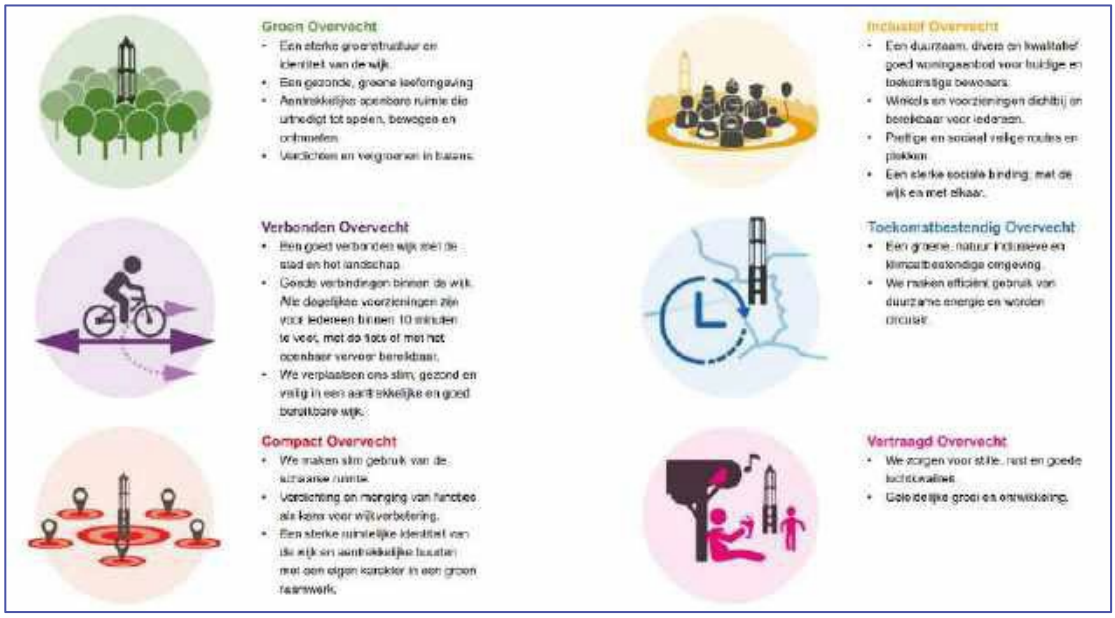
- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020)
- Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid 2019-2023 (2019)

De uitgangspuntennotitie benoemt daarnaast aanvullende opdrachten waar de omgevingsvisie aan moet voldoen.

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht
- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

Naast het beleid waarop de omgevingsvisie gestoeld is en de deelopdrachten die zijn meegegeven, zijn ook de ambities voor de omgevingsvisie toegelicht. De ambities in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen ingedeeld in zes thema's. Deze thema's heten ook wel stadsprofielen. Er zit er geen verschil tussen de ambities in de uitgangspuntennotitie en de omgevingsvisie. Wel werkt de omgevingsvisie de manier waarop de ambities gehaald worden verder uit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

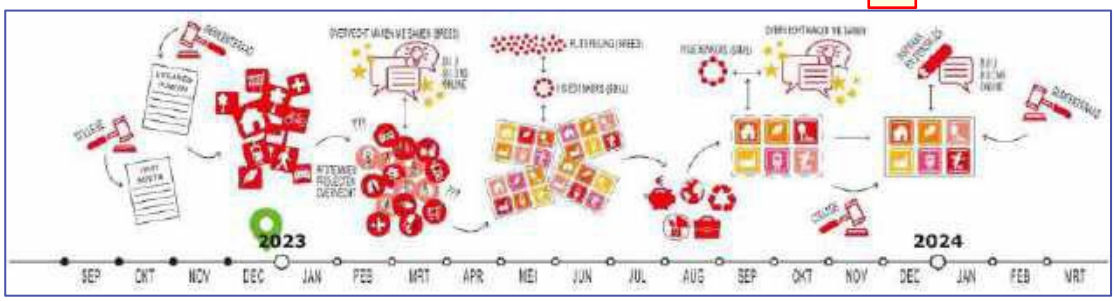


Figuur 4.2 Ambities voor de omgevingsvisie uit de uitgangspuntennotitie

4.4 Participatie

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie zijn twee inspraakmomenten geweest, rond mei 2023 en oktober 2023. Dit participatietraject is uitgevoerd onder de naam 'Overvecht maken we samen'. Onderstaande figuur uit de uitgangspuntennotitie geeft een overzicht van het proces en wanneer participatie heeft plaatsgevonden.

?



Figuur 4.3 Tijdlijn van het proces dat de omgevingsvisie heeft doorlopen en participatie

4.5 Masterplan Overvecht Centrum

Parallel aan de omgevingsvisie Overvecht werkt de gemeente Utrecht aan het masterplan Overvecht Centrum. Het masterplan is een ruimtelijk functioneel én sociaal toekomstkader voor het gebied. Het geeft vorm aan de gemeenschappelijke doelen en de gebiedsopgave en brengt samenhang tussen verschillende projecten en acties in het gebied. Het document legt vast wat moet en laat vrij wat kan. De ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van een gebiedsontwikkeling worden in het masterplan uitgewerkt. Het masterplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De omgevingsvisie Overvecht gaat ook uit van een herontwikkeling van Overvecht Centrum, maar in het masterplan worden de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling concreter uitgewerkt.

In 2023 is een mer-procedure gestart voor masterplan Overvecht Centrum. Van 3 februari – 17 maart heeft de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor masterplan Overvecht Centrum ter inzage gelegen en heeft eenieder hier een zienswijze op kunnen indienen. In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven.

Waar is dit terug te vinden?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksthema's van het planMER uiteengezet. Hierbij wordt per thema gekeken naar de indicatoren, beoordelingsparameters en het type onderzoek dat is uitgevoerd. Vervolgens wordt uitgelicht wat de referentiesituatie inhoudt en welke raakvlakprojecten de omgevingsvisie kent. In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksalternatieven van het planMER toegelicht. Ten slotte worden in paragraaf 4.4 en 4.5 de beoordelingswijze van de milieueffecten en het doelbereik toegelicht.

5.1 Onderzoeksthema's

In deze paragraaf worden de in het planMER onderzochte thema's toegelicht. Het beoordelingskader is in afstemming met de gemeente Utrecht opgesteld. Dit heeft vervolgens ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden input konden leveren. Hierop zijn enkele aanvullingen gedaan aan het beoordelingskader. In paragraaf 4.1.2 wordt kort stilgestaan bij niet verder beschouwde thema's.

5.1.1 Beschouwde thema's

In tabel 5.1 is het beoordelingskader voor dit planMER opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan op welke manier de effecten van de omgevingsvisie in beeld worden gebracht. In de tabel zijn alle thema's opgenomen die in dit planMER worden behandeld, in de eerste kolom. In de tweede kolom is aangegeven welke indicatoren per thema in beeld worden gebracht. In de derde kolom is voor iedere indicator de beoordelingsparameter opgenomen. Met de beoordelingsparameter wordt de mate waarin het effect optreedt gemeten.

Hier ontbreekt: doorstroming buurtontsluiting

Tabel 5.1 Beoordelingskader planMER omgevingsvisie Overvecht

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van verkeer	Kwantitatief
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	Kwantitatief
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	Kwantitatief
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Kwalitatief
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	*Luchtkwaliteit*	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Kwalitatief
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Kwantitatief
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	Kwalitatief
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	Kwalitatief
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Kwalitatief en kwantitatief
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Kwalitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	Kwalitatief
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	Kwalitatief
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit en oppervlaktewater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	Kwalitatief
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	Kwalitatief
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	Kwalitatief
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	Kwalitatief
		Identiteit	Kwalitatief
		Herkenbaarheid	Kwalitatief
	Gebruikswaarde	Samenhang	Kwalitatief
		Diversiteit aan functies en aanbod	Kwalitatief
		Bruikbaarheid	Kwalitatief
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Kwalitatief
		Totaal energieverbruik	Kwalitatief
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	Kwalitatief
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	Kwalitatief
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Kwalitatief
		Verduurzamen woningen	Kwalitatief

Hier ontbreekt: mogelijkheid energieneutraal bouwen

Hier ontbreekt: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

5.1.2 Niet verder beschouwde thema's

Naast wateroverlast, hitte en droogte is overstromingsrisico een indicator die soms wordt beoordeeld in het kader van klimaatadaptatie. Gezien het geringe risico voor overstromingen in Overvecht is dit niet als indicator opgenomen in dit MER.

Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije mer-beoordeling voor bestemmingsplan NPD-strook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau BP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Centrum. Voor de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie Overvecht mogelijk maakt wordt dit ook zo verwacht.

5.2 Referentiesituatie

In het planMER worden de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het plangebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven wat de zogenaamde autonome ontwikkelingen zijn. Voor het planMER is concreet gekozen voor projecten die in 2030 gerealiseerd zijn als autonome ontwikkelingen. Dit betreft de onderstaande ontwikkelingen, die zijn gebaseerd op de kaart met ruimtelijke projecten van de gemeente Utrecht. Deze ontwikkelingen zijn ook meegenomen als autonome ontwikkelingen in de verkeersberekeningen voor dit planMER.

1. Indusdreef 5 – 344 woningen
2. Ivoordreef – 354 woningen
3. Jagerskade 13/15 – 67 woningen
4. Camera Obscuradreef – 181 woningen
5. Watertoren – 4 woningen

Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen op de kaart

5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER

Voor het planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht zijn twee alternatieven onderzocht. In beide alternatieven worden 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Door hetzelfde aantal woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voor beide onderzoeksalternatieven te hanteren, kan het effect van het verdichtingsmodel goed getoetst worden.

Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht. De basis voor de omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. In de RSU is voor Overvecht een ondergrens vastgesteld van 5.000 woningen. Gezien het woningtekort in de regio en de gemeente Utrecht is in dit planMER onderzocht wat de milieu-/omgevingseffecten zijn indien meer woningen gerealiseerd worden. De beschikbare ruimte in Overvecht zou het mogelijk maken om, bovenop de 5.000 woningen die de RSU voorschrijft, nog 2.000 extra woningen te realiseren. Daarom is ervoor gekozen om in het planMER in beide alternatieven uit te gaan van 7.000 woningen.

Binnen beide alternatieven zullen woningen gesloopt moeten worden om aan de verdichtingsopgave tegemoet te komen. Voor beide alternatieven geldt dat er, conform de Uitgangspuntennotitie, zo min mogelijk woningen gesloopt dienen te worden. Voor veel van de woningen geldt dat deze bouwkundig nog in goede staat zijn (mits wordt gerenoveerd in het kader van verduurzaming) en dat er vanuit sociaaleconomisch oogpunt of ruimtelijke kwaliteit onvoldoende aanleiding is om te kiezen voor sloop. Voor beide alternatieven geldt daarom dat een goede onderbouwing voor eventuele sloop nodig is, op basis van de volgende criteria:

1. Sloop kan significant bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk
2. Sloop maakt het mogelijk serieus te verdichten op de gesloopte locatie

Sloop gebeurt bij voorkeur alleen op locaties met optimale OV-bereikbaarheid. In beide alternatieven is gedeeltelijke sloop noodzakelijk om (rekening houdend met andere ambities) tot de gewenste toevoeging van tenminste 5.000 woningen te komen.

De onderzoeksalternatieven zijn tot stand gekomen in overleg tussen het omgevingsvisieteam en het team dat het planMER opstelt. Hierbij is gekozen om de onderzoeksalternatieven te doen verschillen in de verdichtingsstrategie, de mobiliteitsoplossing, het parkeerregime en hoeveelheid extra groen. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de verschillen tussen de onderzoeksalternatieven.

Tabel 5.2 Verschillen tussen de onderzoeksalternatieven in het planMER

Onderwerp	Onderzoeksalternatief 1	Onderzoeksalternatief 2
Verdichting	Gebundelde verdichting	Gespreide verdichting
Mobiliteit	HOV-as door centrum van de wijk en fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk	Fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk
Parkeren	Hantering van lage A-norm en jaarlijkse sanering van 1% van straatparkeerplaatsen	Hantering van B-norm en jaarlijkse sanering van 0,5% van straatparkeerplaatsen
Groen	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 47 ha • Groenblauwe routes: 2,17 ha • Buurt- en wijkgroen: 14,25 ha +	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 48 ha • Groenblauwe routes: 6,05 ha • Buurt- en wijkgroen: 13,68 ha +

63,4 ha → + 6% → 67,3 ha

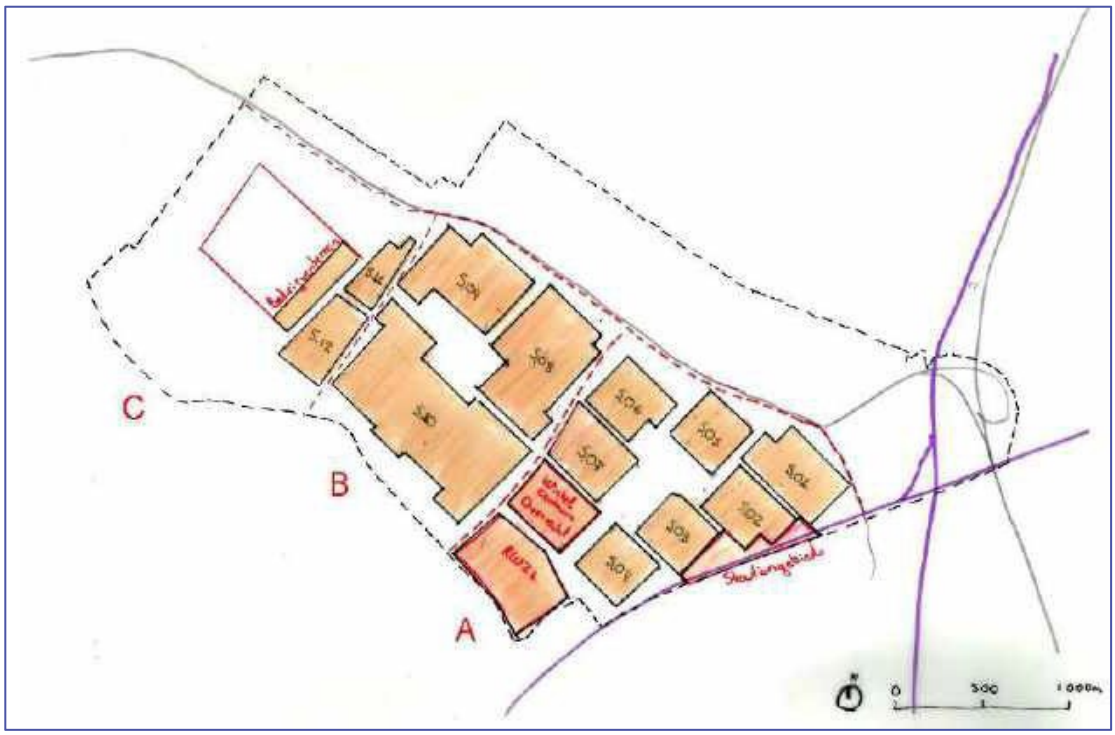
? op p.9 staan andere getallen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het vervolg wordt in het planMER naar de onderzoeksalternatieven verwezen als 'Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as' en 'Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht'. In onderstaande paragrafen worden beide onderzoeksalternatieven verder toegelicht. Per onderwerp wordt gekeken naar de invulling voor beide onderzoeksalternatieven.

5.3.1 Verdichting

In beide alternatieven wordt voorzien in de realisatie van 7.000 woningen. De woningen zijn verspreid over zogenaamde stempels en 'specials', die te zien zijn in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Stempels en specials in Overvecht (bron: PosadMaxwan)

De stempels zijn de bouwblokken die in Overvecht te vinden zijn. Dit zijn veelal monofunctionele woonblokken. De specials zijn blokken in de wijk die een bijzondere of een aanvullende functie naast wonen hebben. Tot de specials behoren het winkelcentrum Overvecht Centrum, het stationsgebied rond station Utrecht Overvecht, de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 5.3 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 1: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 1 met name gerealiseerd wordt rond de centrale noordwest/zuidoost-as in Overvecht. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening die door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 1. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.300 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.3 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 1

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.600	21,0%	79,0%
Stationsgebied	1.000	12,5%	87,5%
Stempel 1	0	0,0%	100%
Stempel 2	200	0,0%	100%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	200	12,5%	87,5%
Stempel 4	0	0,0%	100%
Stempel 5	0	0,0%	100%
Stempel 6	0	0,0%	100%
Stempel 7	500	12,5%	87,5%
RWZI	350	12,5%	87,5%
Stempel 8	400	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	200	0,0%	100%
Stempel 11	0	0,0%	100%
Stempel 12	0	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[4]	1.300	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**6,8%**	**93,2%**

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 zal moeten worden gesloopt om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. Rond het station zullen een aantal voorzieningen worden gesloopt om ruimte te maken voor herontwikkeling. Dit betreft circa 3.600 m² aan voorzieningen. In dit alternatief worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om 7.000 woningen te kunnen realiseren.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

[4] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 5.4 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 2: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 2 gespreid over de stempels en specials gerealiseerd wordt. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 2. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.000 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.4 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 2

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.300	21,0%	79,0%
Stationsgebied	400	12,5%	87,5%
Stempel 1	250	12,5%	87,5%
Stempel 2	200	12,5%	87,5%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	350	12,5%	87,5%
Stempel 4	200	12,5%	87,5%
Stempel 5	100	12,5%	87,5%
Stempel 6	150	12,5%	87,5%
Stempel 7	150	12,5%	87,5%
RWZI	0	0,0%	100%
Stempel 8	750	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	800	12,5%	87,5%
Stempel 11	50	0,0%	100%
Stempel 12	50	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[5]	1.000	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**10,7%**	**89,3%**

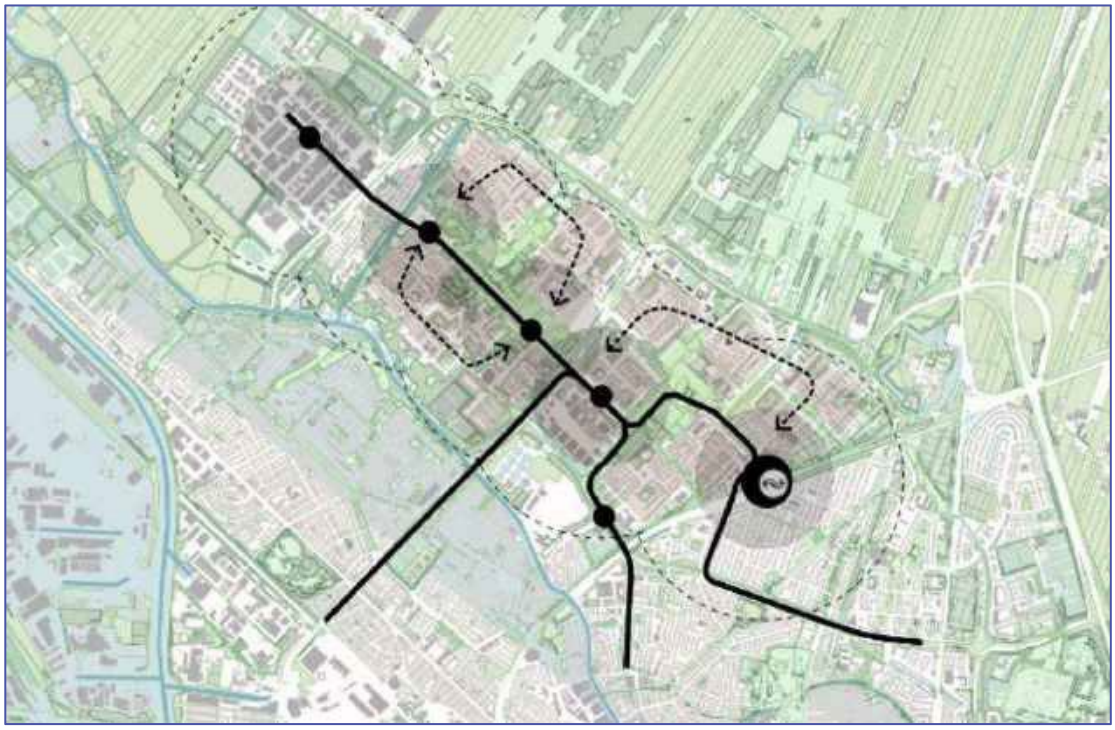
Om de verdichtingsplannen van alternatief 2 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Omdat de nieuwbouw in een minder hoge dichtheid (dus minder de hoogte in) zal gebeuren dan in alternatief 1, is de verwachting dat de sloop van een groter aantal woningen nodig is: circa 1.350 tot 1.550 woningen worden gesloopt om 7.000 nieuwe woningen te kunnen realiseren.

5.3.2 Mobiliteit

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

[5] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen en langs de Manitobadreef. In principe hoeven zodoende geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.5 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 1 (bron: Goudappel)

Op bovenstaande afbeelding is de mobiliteitsoplossing van alternatief 1 geschetst. In alternatief 1 loopt door Overvecht een HOV-verbinding als ruggengraat door de wijk. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het huidige OV systeem in Overvecht is ingericht als één 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht. Een principekeuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV. De Carnegiedreef is het meest logisch hiervoor, want die ligt centraal in Overvecht (even ver lopen en fietsen naar de OV-halte vanaf de randen van de wijk) en de transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit hier uit te voeren.

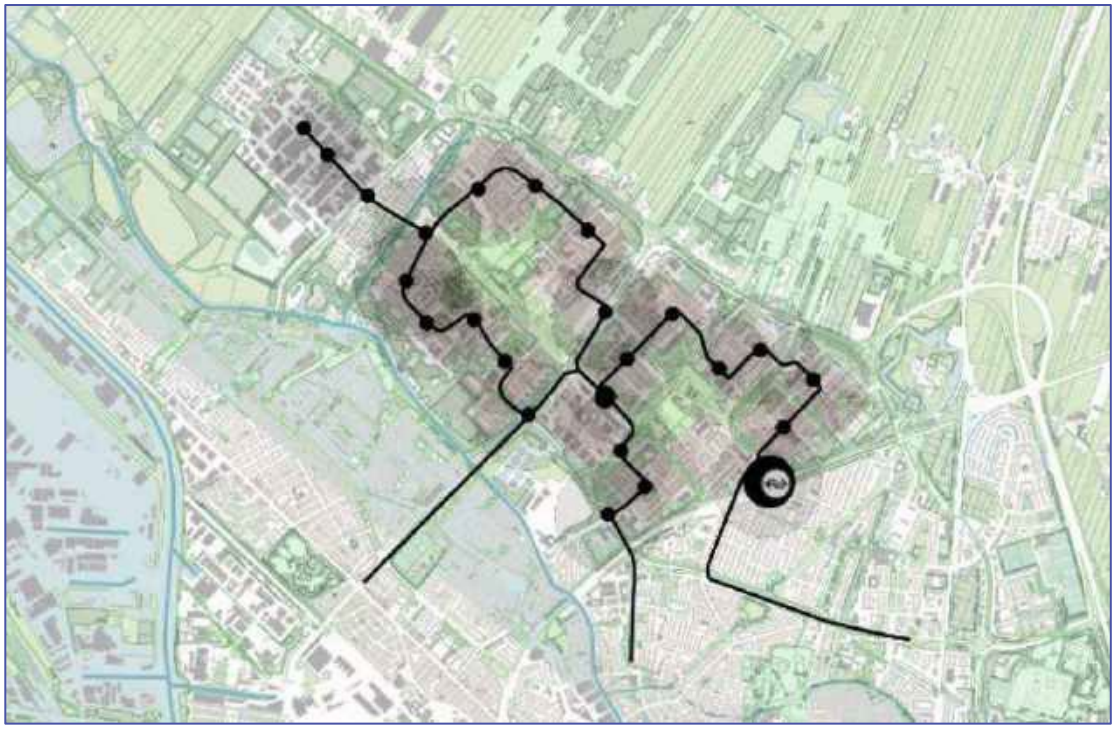
Voor de HOV-verbinding is uitgegaan van een busverbinding en niet van een tram of lightrail. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. De reizigersaantallen voor onderzoeksalternatief 1 tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers per dag zijn. Enkel op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het stuk rondom het winkelcentrum zit het aantal reizigers boven de 15.000 (een aantal waarbij je een lightrail systeem kan overwegen). Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past en dus niet bij een lightrailsysteem. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

In figuur 4.6 is de mobiliteitsoplossing van alternatief 2 geschetst. In alternatief 2 is sprake van een fijnmazig busnetwerk dat door heel Overvecht loopt. Dit betreft een klassiek busnetwerk dat tussen het overige wegverkeer rijdt.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht



Figuur 5.6 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 2 (bron Goudappel)

5.3.3 Parkeren

Overvecht is op dit moment sterk gericht op automobiliteit, met uitgebreide mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren. Hoewel dit de bereikbaarheid vergroot, heeft de dominantie van de auto ook nadelige effecten: het parkeren van auto’s op maaiveld neemt veel ruimte in, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de mogelijkheden voor verdichting te vergroten, is voor beide alternatieven het uitgangspunt om parkeren niet op het maaiveld in de openbare ruimte te realiseren, maar gebouwd en uit het zicht. Dit kan zowel gedaan worden door parkeren in ontwikkelingen te integreren met (half) verdiepte parkeervoorzieningen of

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

parkeerplekken op maaiveld onder een (gedeelde) binnentuin, maar ook door geclusterde parkeerhubs te maken in de wijken.

Verder is het de ambitie om ook de bestaande parkeerdruk te verminderen. Daartoe wordt (net als in heel Utrecht, zoals benoemd in de uitgangspuntennotitie) betaald parkeren ingevoerd en wordt in beide alternatieven de parkeernorm aangescherpt. Daarnaast dient in nieuwe ontwikkelingen te worden onderzocht of het mogelijk is om een overmaat in parkeerplekken te maken, zodat deze ook ruimte bieden voor het huidige straatparkeren van de omliggende buurten. En daarmee dus deels gaan fungeren als parkeerhub voor de rest van de wijk.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Bij de gebundelde verdichting van alternatief 1 zullen de meeste woningen worden geconcentreerd op een kleiner oppervlak rondom de nieuwe HOV-haltes. De gebouwde parkeeroplossingen zullen daarmee ook op een compacter oppervlak moeten worden ingepast, in de (hoog)stedelijke bouwblokken. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en het hoogstedelijke milieu, wordt in deze ontwikkelingen een lage A-norm gehanteerd. Aanvullend hierop wordt jaarlijks 1% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 1:

- Invoeren betaald parkeren gehele dag (en avond)
- Alleen de eerste auto krijgt vergunning (huidige bewoners over auto's per huishouden)
- Bij verhuizing vervalt vergunning op straat voor huidige bewoners, nieuwe aanvragen op wachtlijst (lager wordend vergunningenplafond)
- Jaarlijks 1% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen lage A-norm, parkeren op ei uitgesloten van vergunning
- Randvoorwaarde is de maximale inzet op wandel-, fiets en OV-verbindingen en deelmobiliteit

Op 25 april '24 heeft de raad besloten tot invoer betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00 uur

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Ook bij de gespreide verdichting van alternatief 2 wordt het parkeren geïntegreerd in de nieuw te ontwikkelen bouwblokken. In dit alternatief wordt een B-norm gehanteerd. Jaarlijks wordt een 0,5% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 2:

- Invoeren betaald parkeren van 6:00 tot 11:00 uur
- Geen beperking op aantal parkeervergunningen huidige bewoners (tweede en derde vergunning wel substantieel duurder)
- Jaarlijks 0,5% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen B-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

5.3.4 Groen
Binnen beide onderzoeksalternatieven moet de hoeveelheid groen in Overvecht toenemen. De vergroeningsopgave is voor beide alternatieven dan ook gelijk: 470.000 m² in parken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

natuurgebieden, 100.000 m² aan groenblauwe routes en 230.000 m² aan buurt- en wijkgroen. Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen. Voor groen is gekeken naar parken en natuurgebieden, groenblauwe routes en buurt- en wijkgroen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij het planMER.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Binnen alternatief 1 is in totaal 634.214 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 165.786 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor onder meer groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Tabel 5.5 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 1

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal (m²)	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in het programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m² groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Binnen alternatief 1 is in totaal 677.344 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 122.656 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald.

Tabel 5.6 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 2

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m²

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (van ++ naar --, zie tabel 5.3) ten opzichte van de referentiesituatie. Per thema wordt in de betreffende paragrafen van hoofdstuk 5 beschreven wanneer een effect beoordeeld wordt als zeer positief tot aan zeer negatief.

Tabel 5.7 Beoordelingsschaal effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

Zeer positief effect	Positief effect	Geen/beperkt effect	Negatief effect	Zeer negatief effect
++	+	0	-	--

5.5 Beoordelingswijze doelbereik

Het doelbereik van de omgevingsvisie wordt beoordeeld aan de hand van de onderstaande zes overkoepelende ambitiethema's in de omgevingsvisie, die voortkomen uit de uitgangspuntennotitie:

- Groen Overvecht
- Verbonden Overvecht
- Compact Overvecht
- Inclusief Overvecht
- Toekomstbestendig Overvecht
- Vertraagd Overvecht

De centrale vraag hierbij is: hoe ver komt de gemeente Utrecht met de gestelde ambities, met het beleid dat zij in de omgevingsvisie schetsen. Om hier iets over te zeggen worden de ambities binnen de zes bovenstaande ambitiethema's beoordeeld voor de twee onderzoeksalternatieven (hoofdstuk 7) en voor de ontwerp-omgevingsvisie (paragraaf 9.4). In onderstaande tabel komen deze ambities aan bod.

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk Een gezonde, groene leefomgeving Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten Verdichten en vergroenen in balans
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
	vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
		We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
		Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
		Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
		Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
		Prettige en sociaal veilige routes en plekken
		Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
		We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
		Geleidelijke groei en ontwikkeling

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht aan bod. Per onderzoeksthema komt als eerst een overzicht van de effecten van beide onderzochte alternatieven aan bod, gevolgd door het beleid en het toetsingskader dat voor dat onderzoeksthema geldt. Hier volgt een omschrijving van de referentiesituatie. Vervolgens wordt de effectbeoordeling van de omgevingsvisie toegelicht. Wanneer sprake is van een (zeer) negatief effect, komt aan bod hoe dit eventueel gemitigeerd kan worden.

6.1 Verkeer

6.1.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.1 Beleidskader verkeer

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Voor Overvecht betekent dit inzetten op toekomstbestendige oplossingen in mobiliteit.
Provinciaal	
Mobiliteitsplan 2014-2028	Provincie wil zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto in een gezonde omgeving. Dit versterkt de economie en bevordert een duurzame leefomgeving.
Gemeentelijk	
Mobiliteitsplan 2040	Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden zet de gemeente Utrecht in op schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen; oftewel lopen, fietsen en OV. Daarnaast is Overvecht onderdeel van het Wiel met Spaken, een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. De gemeente wil de rol van Overvecht in dit netwerk optimaliseren.

Wijze van onderzoek

Voor het bepalen van de verkeerseffecten zijn drie scenario's doorgerekend met het meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht). Dit betreft de autonome situatie en twee alternatieven waarin ontwikkelingen en maatregelen zijn toegepast. De resultaten geven inzicht in hoeveel verkeer waar rijdt en welke modaliteit voor de verplaatsing wordt gekozen.

Toetsingskader

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.2 Toetsingskader verkeer

Indicator	++	+	0	-	--
Verschuiving van verkeer	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	Effect neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht
Doorstroming op kruispuntniveau	Verzadigingsgraad afname meer dan 7 procentpunten	Verzadigingsgraad afname 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toe- of afname neutraal	Verzadigingsgraad toename 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toename meer dan 7 procentpunten
De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	In zeer sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	Effect op verschuiving in wijze van verplaatsing neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing
Routes fiets en voetganger	In zeer sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	In enige tot sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	Effect op ontsluiting langzaam verkeer neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer	In zeer sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	In enige tot sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	Effect op verkeersveiligheid neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid

6.1.2 Omschrijving referentiesituatie

6.1.2.1 Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De wijk Overvecht is gelegen tussen de Vecht, de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort en de NRU. Op de NRU rijden in 2015 (basisjaar verkeersmodel) circa 48.800 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de NRU de drukste weg die langs Overvecht loopt. Daarnaast bestaat de hoofdstructuur van Overvecht uit een aantal gebiedsontsluitingswegen die de verbinding vormen tussen de woonstraten, de NRU en naastgelegen wijken. Wegen die deze rol vervullen zijn de Franciscusdreef ende Einsteindreef.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.1 Overzicht intensiteiten Overvecht in 2015 op diverse wegvakken (mvt/etm)

Kruispunten

Voor een zestiental kruispunten is de verzadigingsgraad in beeld gebracht. De verzadigingsgraad biedt inzicht in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een kruispunt. Een verzadigingsgraad van minder dan 0,8 betekent een goede afwikkeling. Tussen de 0,8 en 0,9 spreken we van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verzadigingsgraad tussen 0,9 en 1,0 is de kans op filevorming groot. Boven de 1,0 is sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Bij een drietal kruispunten is reeds in de huidige situatie (op basis van doorrekening referentie) sprake van een doorstromingsprobleem. Dit betreffen de kruispunten:

1. Rio Brancodreef – Franciscusdreef (avondspits)
2. Carnegiedreef – Gangesdreef – Marowijnedreef
3. Moldaudreef – NRU (avondspits)

zie afbeelding op p.75 voor ontbrekende gegevens

Figuur 5.2 geeft een overzicht weer van de met het verkeersmodel doorgerekende kruispunten. De nummers corresponderen met de kruispuntnummers in tabel 6.3. Deze tabel geeft een overzicht van de verzadigingsgraad van de kruispunten (groen is goed functionerend, geel is matig, oranje is aandachtspunt, rood is knelpunt).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.2 Beschouwde kruispunten aan de hand van modelintensiteiten

Tabel 6.3 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten in 2015 (basisjaar verkeersmodel)

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85
2	Franciscusdreef –Rio Blancodreef	0.93	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

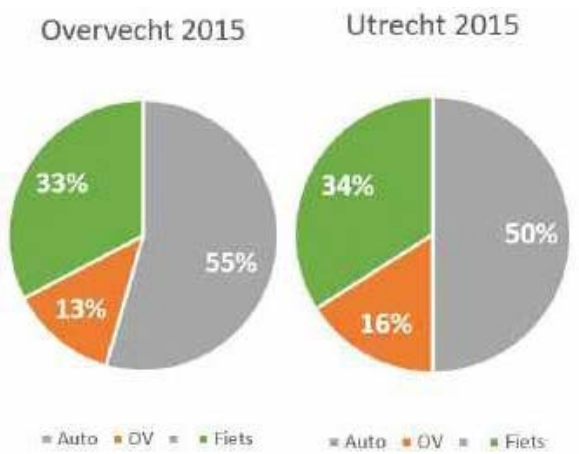
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1

In 2015 doen zich op het gros van de relevante kruispunten van Overvecht geen knelpunten voor (I/C hoger dan 0,9). Wel zijn er in de avondspits relatief veel kruispunten met een matige verkeersafwikkeling. Op de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef, Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef **–** NRU staat de afwikkeling onder aanzienlijke druk tijdens het drukste piekmoment. Op kruispunten Franciscusdreef **–** Rio Blancodreef, Franciscusdreef - NRU en Moldaudreef - NRU doen zich in minimaal één van de spitsen knelpunten voor. Er is hier sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Deze weg heef een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

Wijze van verplaatsing

Om de verdeling van vervoerswijzen per alternatief in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per alternatief. In de modal split van de wijk Overvecht is ten opzichte van heel Utrecht de auto prominenter aanwezig. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het leeuwendeel van de mensen gebruikt dus de auto. Een kleiner deel van de ritten, 33 procent wordt per fiets gemaakt. Dit aantal is vergelijkbaar met de gemeente Utrecht. Het OV verzorgt in 2015 circa 13 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht, 3% minder dan de totale gemeente Utrecht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met het Utrechtse gemiddelde, is te zien dat het autogebruik in Overvecht hoger ligt en er om en nabij evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Het OV-gebruik in Overvecht iets lager dan het Utrechtse gemiddelde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.3 Modal split Overvecht en Utrecht, 2015

Routes fiets en voetganger

In de huidige situatie is er een aantal belangrijke fietsroutes in en rondom Overvecht. De drukste fietsroute door Overvecht heen is over de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef in het hart van de wijk. Ruim 3.000 fietsers maken elke dag gebruik van deze route. Verklaarbare reden hiervoor is dat het winkelcentrum met veel voorzieningen ook op deze route ligt. Verder valt op dat er veel fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met het spoor nabij het station (Meester Tripkade / Tiberdreef). Dit is de meest logische verbinding tussen Utrecht Overvecht en gebieden ten zuiden van de Kardinaal de Jongweg. Tenslotte zijn de oost-west verbindingen van belang. Dit komt omdat er relatief weinig fietsverbindingen over de Vecht zijn. Vandaar dat de routes via de Marnixlaan en Loevenhoutsedijk door meer dan 6.000 fietsers per etmaal worden gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.4 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie rijden zowel doorgaand autoverkeer als busverkeer door de woonstraten van Overvecht. Hoewel de maximumsnelheid op een deel van deze wegen 30 km/u bedraagt, conflicteren de functies van doorgaande route en een veilige leefomgeving elkaar. Spelen op straat, maar ook oversteekbaarheid lijden onder het verkeer dat dagelijks over deze woonstraten rijdt. Op een deel van de wegen in de woonwijken bedraagt de maximumsnelheid nog 50 km/u, wat niet strookt met het doel van een dergelijke weg en verkeersonveiligheid in de hand werkt. De belangrijke gebiedsontsluitingswegen zijn de Franciscusdreef en de Einsteindreef. Deze hebben 2x2 rijstroken (50 km/u) en zijn belangrijk voor de ontsluiting van Overvecht voor autoverkeer. Op sommige wegvakken liggen de intensiteiten hier rond of boven de 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). De snelheid e intensiteiten op deze wegen heeft tot gevolg dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers slechter is dan bij 30 km/u wegen. Hierdoor is er een hoger risico op ongevallen, wat ook is terug te zien in de ongevalsdata.

Op basis van een korte analyse van ViaStat (ongevalsdata), valt te concluderen dat de meeste geregistreerde ongevallen zich voordoen op de (doorgaande) 50 km/u wegen en kruispunten zoals de Carnegiedreef, Moldaudreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Een uitsnede van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren is te zien in onderstaande figuur. Utrecht in Cijfers laat zien dat bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in hun buurt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.5: Geregistreerde ongevallen in Overvecht van 1 januari 2014 t/m oktober 2023 (Bron: ViaStat)

6.1.2.2 Autonome ontwikkeling

Verkeersafwikkeling

In de autonome situatie wordt gerekend met het referentiejaar 2030. Op basis van autonome ontwikkeling wordt verwacht dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) toenemen. De woonstraten van Overvecht nemen niet of nauwelijks toe in verkeersdrukte.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.6 Overzicht intensiteiten Overvecht in situatie autonome groei 2030 (mvt/etm)

Tabel 6.4 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in autonome ontwikkeling

Wegvak	Intensiteiten 2015	Intensiteiten 2030	Verandering t.o.v. 2015
Franciscusdreef	20.300	26.600	+31%
NRU	45.800	69.300	+51%
Moldaudreef	11.000	11.500	+5%
Wolgadreef	6.700	9.900	+48%
Einsteindreef (zuid)	17.800	16.200	-9%
Einsteindreef (noord)	11.900	12.800	+8%
Japuradreef	1.000	800	-20%
Nijldreef	2.600	2.600	0%

Kruispunten

Tabel 6.5 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

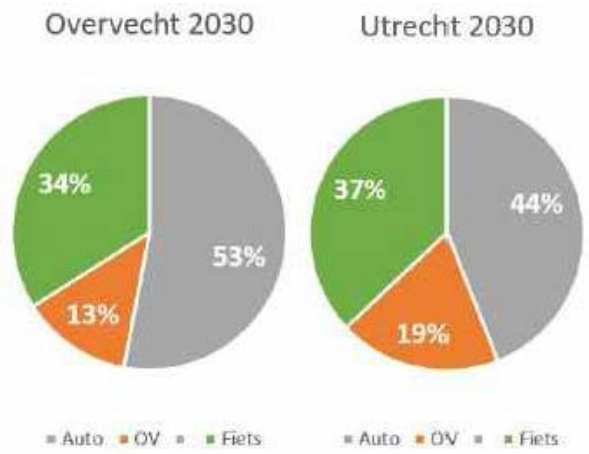
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
3	Franciscusdreef – Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85
4	Franciscusdreef – NRU	> 1	> 1	0.59	0.73
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94
7	Einsteindreef – Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef – Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40
10	Zamenhofdreef – Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69
17	Moldaudreef – NRU	> 1	> 1	0.50	0.43

Bovenstaande tabel laat zien dat de situatie op relevante kruispunten in Overvecht veranderd als gevolg van autonome groei. Kruispunt Franciscusdreef – Rio Blancodreef blijft een knelpunt met oog op de verkeersafwikkeling. We zien dat de situatie op kruispunten Franciscusdreef – NRU en Moldaudreef – NRU verbeterd van rood naar groen. Ook op kruispunten Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef- NRU verbetert de verkeersafwikkeling, maar de kruispunten zijn nog wel een aandachtspunt met een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9. Aan de andere kant is te zien dat kruispunten die in 2015 geen/nauwelijks een aandachtspunt vormen, door autonome groei wel in laatstgenoemde categorie vallen (kruispunten Franciscusdreef – Floridadreef, Einsteindreef – Humberdreef en Darwindreef – Wolgadreef).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wijze van verplaatsing

In de autonome groeisituatie (2030) ligt het autogebruik in Overvecht op circa 53 procent. Het leeuwendeel van de verplaatsingen in Overvecht wordt dus met de auto gemaakt. We zien dat het aandeel autogebruik in Overvecht niet op hetzelfde tempo daalt als het stadsgemiddelde, dat in 2030 op 44% ligt. Het fietsgebruik in Overvecht ligt op 34 procent Het OV is verantwoordelijk voor 13 procent van de verplaatsingen binnen Overvecht. Wanneer er geen netwerkaanpassingen worden gedaan, is te zien dat het autogebruik tussen 2015 en 2030 met 2 procent is afgenomen. Het fietsgebruik neemt met 1 procent toe. Gemeentebreed is te zien dat er een sterkere verschuiving plaatsvindt van de auto naar de fiets en het OV.

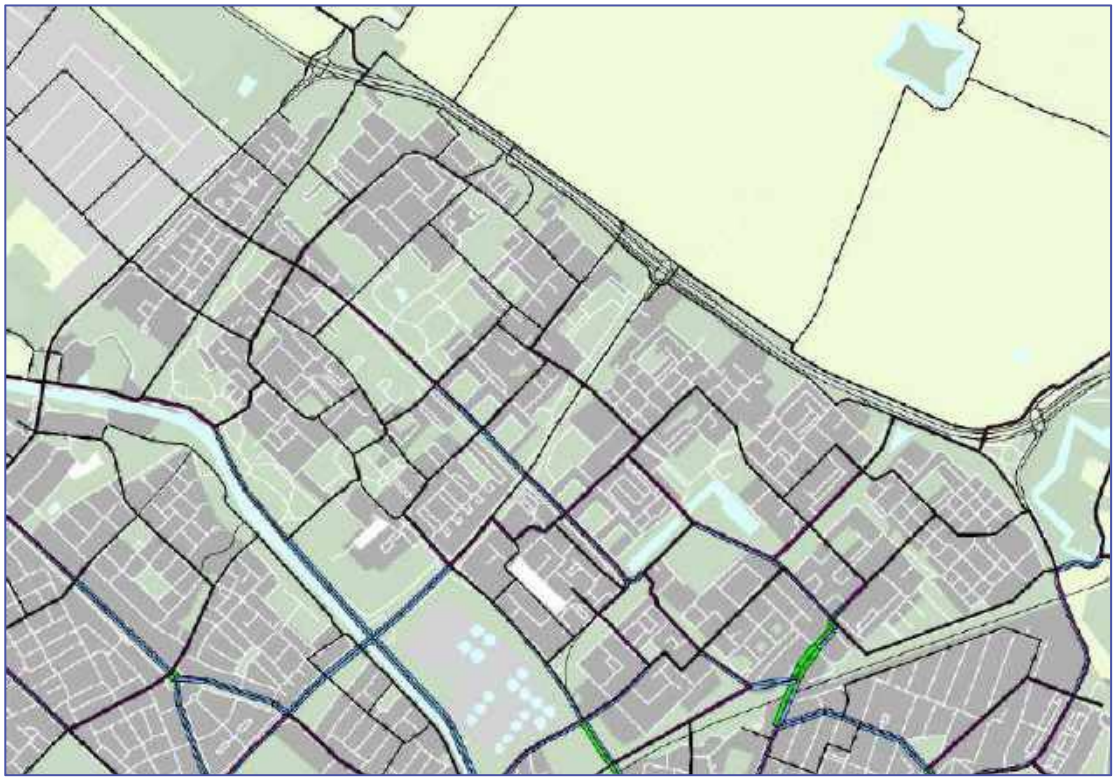


Figuur 6.7 Modal split Overvecht en Utrecht, 2030

Routes fiets en voetganger

In de autonome situatie zijn er qua belangrijke fietsroutes weinig significante veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel is te zien dat de drukste fietsroute door Overvecht heen nog vaker gebruikt wordt dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie dagelijks ruim 3.000 fietsers gebruik maken van de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, zijn dit er in de autonome situatie maximaal circa 6.000. Ook de verbinding tussen de Linnaueslaan en de Tiberdreef, over de Meester Tripkade, is een veelgebruikte fietsroute. De oost-west verbindingen blijven ook in de autonome situatie belangrijke routes in het fietsnetwerk van Overvecht. Dagelijks rijden er circa 8.000 fietsers over de Marnixlaan, dit waren er circa 7.000 in de huidige situatie. Opvallend is dat het Zandpad, gelegen parallel aan de Vecht, aanzienlijk meer gebruikt wordt in de autonome situatie (7.500) dan in de huidige situatie (3.500). Tot slot is te zien dat de route naar Fort Blauwkapel veel gebruikt wordt. Fort Blauwkapel is één van de attractiepunten gelegen aan Overvecht. Vanuit Overvecht, maar ook vanuit Voordorp worden de verbindingswegen naar en via het fort richting Groenekan veel gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.8 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in autonome ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Zonder aanpassingen op de mobiliteitsnetwerken van Overvecht zal de verkeersdrukte op de drukste wegen van Overvecht in de autonome situatie toenemen. De oversteekbaarheid op de gebiedsontsluitende wegen als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef komt hierdoor meer onder druk te staan. Door de toename van drukte op de weg neemt de verkeersveiligheid op deze manier af. Binnen de woongebieden van Overvecht, waar doorgaand verkeer mogelijk is, zijn wel kleine toenames zichtbaar, maar niet zo groot als op de gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in deze gebieden nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie.

6.1.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van verkeer 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). In beide alternatieven zijn beleidsmaatregelen zoals strenger parkeerbeleid en verbeterde fietsverbindingen meegenomen.

NB: wat hier onvermeld blijft: de *mate waarin* het pareerbeleid strenger wordt verschilt significant tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.
Zie p.57.

TAUW

Kenmerk

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (de éne inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd. Het is een stelling. En deze wordt vervolgens als doelredenering gebruikt bij de keuze om voort te bouwen op Alt.1.

Tabel 6.6 Beoordeling verkeer

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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*	+	-

Alt. 1 scoort negatiever dan Alt. 2

6.1.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verkeersafwikkeling

Als gevolg van het maatregelenpakket van alternatief 1 worden de hoofdwegen van het netwerk van Overvecht drukker, terwijl de woonstraten minder druk worden. De NRU neemt als gevolg van de netwerkaanpassingen toe naar 77.100 mvt/etm. Ook de Franciscusdreef wordt drukker, op deze weg rijden in de situatie van alternatief 1 circa 32.800 mvt/etm. De Einsteindreef wordt ook significant drukker als gevolg van de aanpassingen in alternatief 1, waar het zuidelijke en noordelijke deel respectievelijk toenemen tot 26.400 mvt/etm en 27.900 mvt/etm. De Nijldreef kent een procentuele afname van 31 procent. In alternatief 1 rijden hier 1.800 mvt/etm. Ook de Moldaudreef neemt af in verkeersdrukte, naar 4.900 mvt/etm.

De woonstraten worden dus rustiger waardoor er meer ruimte is voor spelen en verblijven, fietsen en lopen. Er zijn afnames tot wel 50% te zien op bijvoorbeeld de Nijldreef en Neckardreef. Reden hiervoor is dat doorgaand verkeer op deze woonstraten als gevolg van het inprikkersysteem niet meer mogelijk is. Aan de andere kant worden de gebiedsontsluitingswegen drukker. Deze wegvakken kunnen de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aan. Gezien de verbeterde leefkwaliteit in de woonstraten heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer) ten opzichte van de referentiesituatie.

Zie opmerking op p.80

??! Hier wordt ´vergeten´ dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2 x 1 rijstroken. De capaciteit daar van is 20.000 mvt/etmaal voor goede doorstroming, tot maximaal 25.000 mvt/etmaal wat gezien wordt als 'ook nog mogelijk' (met congestie). (Zie Deel B, p.180).
In de tabellen 6.7 en 6.9 is te zien dat het wegennet in beide Alternatieven volloopt tot boven de capaciteit, maar in Alternatief 1 nog wat pregnanter (a.g.v. de knips tussen de buurten) dan in Alternatief 2.

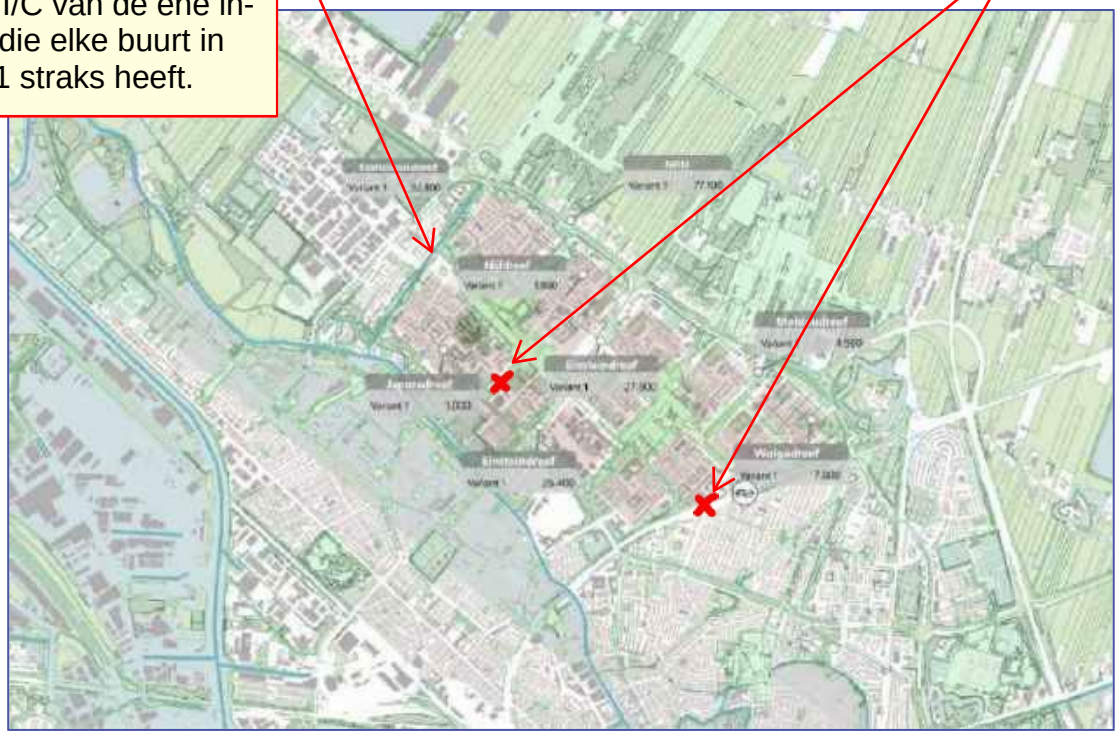
??! Dat is raar. Het criterium dat hier beschouwd wordt is toch Verkeersafwikkeling?
Daar scoort Alt. 1 slecht op (en slechter dan Alt.2). Maar vervolgens krijgt Alternatief 1 een positieve score voor verkeersafwikkeling vanwege ´verbeterde leefkwaliteit´! Zie ook opmerking op p.80.

Door dit soort kronkels maakt dit hele PlanMER zich ongeloofwaardig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is niet onderzocht wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de I/C van de éne in- en uitgang die elke buurt in Alternatief 1 straks heeft.

Dit zijn twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1, maar waar geen doorrekening / effectbeoordeling op heeft plaatsgevonden.



Figuur 6.9 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 1 (mvt/etm)

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaudreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

Kruispunten

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Tabel 6.8 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A1 = alternatief 1)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.44	0.54
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.97	> 1
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	0.93	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.80	0.49
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.88
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.48	0.68
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.85	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.81	0.87
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19		
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.85	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.62	0.64
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.13	0.16

Als gevolg van alternatief 1 zien we dat de verkeersafwikkeling op kruispunt 2 verslechtert. Zowel in de ochtend- als avondspits is dit een kruispunt waar zich structureel doorstromingsproblemen voordoen. Ook kruispunten 5, 6, 8 en 12 worden in minimaal één spitsperiode als knelpunt beschouwd. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef en Einsteindreef wordt groter door de netwerkaanpassingen in alternatief 1. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat in dit alternatief het doorgaand verkeer door de woonstraten wordt afgesloten, waardoor de drukte op de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

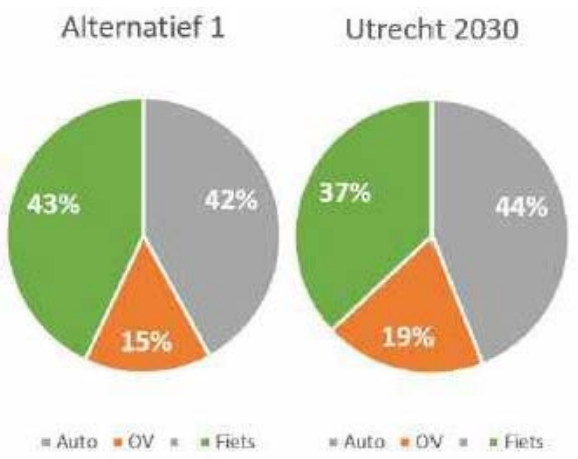
gebiedsontsluitingswegen toeneemt. Kruispunt 15 vormt in de autonome situatie een knelpunt, maar in alternatief 1 is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt beter (matig).

De toenames in alternatief 1 ten opzichte van de autonome situatie zijn met name op de kruispunten waar in de autonome situatie reeds knelpunt is. Alle kruispunten samen (zowel ochtendspits als avondspits) kennen gemiddeld een toename van circa 3,5 procentpunt. Daarmee heeft alternatief 1 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie.

Wijze van verplaatsing
In alternatief 1 wordt ingezet op één centrale HOV-as over de Carnegiedreef. Door de woongebieden van Overvecht die niet nabij deze as liggen, wordt een hoogwaardig buurt-OV product ter beschikking gesteld. Deze ingrepen op het netwerk zijn voor een deel verantwoordelijk voor een verschuiving in modal split binnen Overvecht. De auto is niet meer het dominante vervoersmiddel, in tegenstelling tot de huidige en autonome situatie. Autogebruik is in alternatief 1 verantwoordelijk voor 42 procent van de vervoersbewegingen binnen Overvecht. Het fietsgebruik is daarentegen toegenomen; 43 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht worden met de fiets gemaakt. Het OV-gebruik kent een kleine toename en ligt nu op 15 procent van het totale aantal vervoersbewegingen. De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden ertoe dat de modal split van Overvecht meer begint te lijken op die van de gemeente Utrecht. Het autogebruik ligt nu onder het niveau van Utrecht. Het aandeel OV-gebruik van Overvecht ten opzichte van Utrecht ligt lager, waar de fiets juist bovengemiddeld veel gebruikt wordt in Overvecht.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht zien we dat er circa 40% extra ritten worden gemaakt. Dit is in lijn met het aantal huishoudens (+37%) en arbeidsplaatsen (+31%) wat in het gebied in dit alternatief wordt toegevoegd. De toename kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met 80% naar 120.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 12% toe (van 103.000 naar 116.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

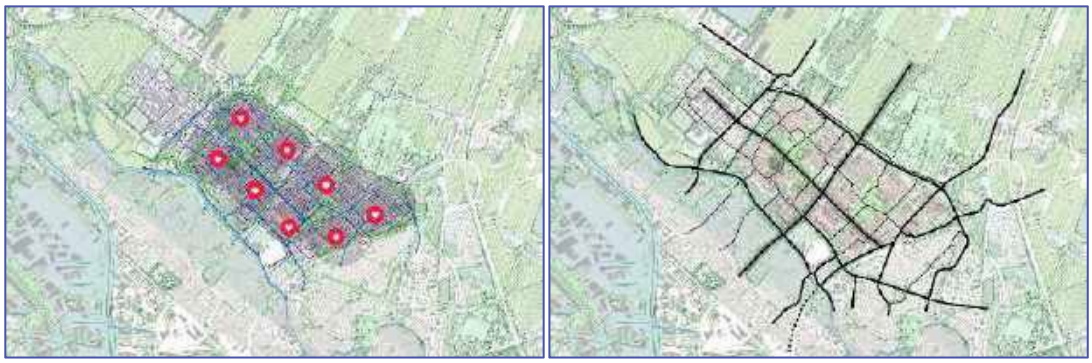


Figuur 6.10 Modal split alternatief 1 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide alternatieven een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. Ook de realisatie van een nieuwe (fiets)brug over de Vecht draagt hieraan bij. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 1 met 9% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.11 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 43% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 9%. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met 80%. Dit is vooral terug te zien op een aantal corridors. Er zijn twee drukke noord-zuid routes waar de fietsintensiteiten ongeveer verdubbelen. Dit zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en de route langs de Vecht (Zandpad). De verbeterde fietskwaliteit langs de Carnegiedreef sluit aan bij de visie om hier een HOV-corridor te ontwikkelen en autoverkeer niet meer toe te staan.

Daarnaast valt op dat het fietspad langs het spoor veel intensiever gebruikt wordt. Waar dit fietspad in de autonome situatie door 2.500 tot 4.500 fietsers gebruikt wordt, is dit in onderzoeksalternatief 1 tussen de 4.000 en ruim 12.000. Met name het gedeelte tussen de Brailledreef en station Overvecht trekt veel fietsers. Dit gaat ten koste van de fietsroute door de wijk (Taagdreef, Rubicondreef). Hier is een lichte afname zichtbaar.

Tenslotte wordt in het verlengde van het fietspad langs het spoor ook de Donaudreef veel vaker gebruikt door fietsers. Waar de intensiteiten in de autonome variant tussen de 2.300 en 5.500 per etmaal liggen, is dat in planvariant 1 tussen de 8.500 en 14.500. Daarmee is de route langs het spoor en de Donaudreef de drukste fietsroute vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

Verkeersveiligheid
De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden tot duidelijke toe- en afnames op verschillende typen wegen binnen Overvecht. Het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een betere oversteekbaarheid op deze straten. Daarnaast biedt de nieuwe inrichting (30 of 15 km/u) ook meer ruimte voor kinderen om veilig op straat te spelen. De verkeersveiligheid op de woonstraten van Overvecht neemt daarom sterk toe. Anderzijds leidt het weren van doorgaand autoverkeer door de woonstraten tot een toename op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de woonstraten, zal uitwijken naar de gebiedsontsluitingswegen en de ring. Op gebiedsontsluitingswegen zoals de Franciscusdreef en de Einsteindreef zal de toename in verkeer leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Omdat de toegenomen verkeersdruk zich concentreert op een aantal wegen, en er grote verbeteringen optreden op de woonstraten gaat de verkeersveiligheid per saldo er op vooruit.

Al met al zal de verkeersveiligheid in alternatief 1 verbeteren. Daarmee is er positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verkeersafwikkeling
De gevolgen van de netwerkaanpassingen in alternatief 2 zijn merkbaar aan de intensiteiten op het wegennet van Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt ook de verkeersdrukte op de gebiedsontsluitende wegen in alternatief 2 toe. Op de Franciscusdreef neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 26.600 in de autonome situatie naar 29.700 in alternatief 2 (+3.100). Ook op de Einsteindreef neemt het verkeer toe. Op het zuidelijke deel van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

?? In deze hele alinea worden de toenames bij Alt. 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alt.1, *behalve* bij Moldaudreef/ Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alt.2 hoger zijn dan bij Alt.1. Dit riekt naar *framing*.

Nu wordt echt met twee maten gemeten. Bij Alt. 1 wordt met geen woord gesproken over de toenames op de gebiedsontsluitingswegen, en bij Alt. 2 ineens wel.
Zie ook opmerking op p.74.

Einsteindreef rijdt in alternatief 2 circa 26.100 mvt/etm, op het noordelijke deel circa 22.800 mvt/etm. Ook de verkeersdrukte op de NRU en Wolgadreef neemt toe (respectievelijk tot 73.900 mvt/etm en 11.100 mvt/etm). Daarnaast zien we ook toenames op de Moldaudreef en Nijldreef (respectievelijk 6.800 mvt/etm en 3.900 mvt/etm). De intensiteiten op laatstgenoemde wegvakken ligt hier hoger dan in alternatief 1. Dit is verklaarbaar door de verschillen in auto-netwerk tussen beide alternatieven. Waar in alternatief 1 geen doorgaand verkeer door de woonstraten mogelijk is, blijft doorgaand verkeer wel mogelijk in alternatief 2.

Doordat er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen zijn, maar ook op een deel van de erftoegangswegen in de wijk zelf, is er sprake van een negatief effect (-) ten opzichte van de referentiesituatie.

Figuur 6.12 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 2 (mvt/etm)

Tabel 6.9 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 2

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	29.700	+12%
NRU	69.300	73.900	+7%
Moldaudreef	11.500	6.800	-41%
Wolgadreef	9.900	11.100	+12%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.100	+61%
Einsteindreef (noord)	12.800	22.800	+78%
Japuradreef	800	900	+13%

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Nijldreef	2.600	3.900	+50%

Kruispunten

Tabel 6.10 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A2 = alternatief 2)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.51	0.59
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.92	0.96
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	> 1	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.69	0.48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.85
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.46	0.72
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.86	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.84	0.88
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19	0.33	0.31
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.87	0.91
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.83	0.70

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dat verschil is NIET te zien in deze tabel, aangezien Alt. 1 en Alt.2 in deze tabel niet naast elkaar zijn gezet.

Wat is 'gering'? Dat is interpretatie, en die interpretatie is hier niet navolgbaar.

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.30	0.27

In alternatief 2 is doorgaand verkeer via de woonstraten van Overvecht mogelijk, in tegendeel tot alternatief 1. In bovenstaande tabel is te zien dat dit verschil geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt de afwikkelingskwaliteit op kruispunten 6 en 8 af. Echter, hoewel nog steeds als aandachtspunt beschouwd, verbeterd de verkeersafwikkeling op kruispunt 5 in lichte mate. Kruispunt 2 (Rio Brancodreef – Franciscusdreef) blijft een knelpunt.

Wanneer de alternatieven wel in één tabel worden gecombineerd, dan is te zien dat er juist wél verschillen zijn tussen Alt.1 en Alt.2, en dat de toenames op de gebiedsontsluitingswegen (en de overschrijdingen van de I/C=0,8) bij Alt. 1 pregnanter zijn dan bij Alt.2

Omdat de verkeersafwikkeling vooral in geding komt op de kruispunten waar de verzadigingsgraad hoog is, en de planbijdrage voor alternatief 2 daar onder de 0,07 is, h e alternatief 2 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie op de doorstron de kruispunten.

maar minder negatief dan Alternatief 1.

Wijze van verplaatsing

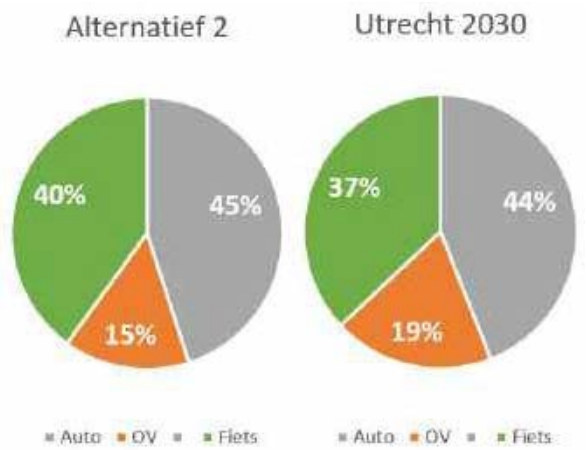
In alternatief 2 blijft de buslijn door de woongebieden van Overvecht bestaan. In tegenste alternatief 1 wordt in deze alternatief geen centrale HOV-as gerealiseerd op de Carnegie Alternatief 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod in Overvecht. Doo bus door de woonstraten van Overvecht rijdt, is deze lijn voor mensen vanuit heel de wijk toegankelijk. Daarnaast zet alternatief 2 in op een koppeling aan de wiel/spaak strategie gemeente. Enerzijds een spaak richting Overvecht Noord en Utrecht Centraal, anderzijds tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht. De gevolgen voor de modal split van Overvecht zijn hierdoor merkbaar. Het autogebruik ligt ook in alternatief 2 lager dan de huidige en autonome situatie (45 procent). Het fietsgebruik is verantwoordelijk voor 40 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht. Het OV voorziet in deze alternatief 15 procent van de vervoersbewegingen. Ten opzichte van de gemiddelde modal split van Utrecht wordt in Overvecht door alternatief 2 meer gebruik gemaakt van de fiets. Het autogebruik ligt om en nabij om hetzelfde niveau, het OV-gebruik ligt 4% lager.

Het OV-gebruik van alternatief 2 ligt percentueel gezien op hetzelfde niveau als in alternatief 1. Dat lag niet in de lijn der verwachting, aangezien het OV in alternatief 1 geconcentreerd wordt op de HOV-as (Carnegiedreef) waar ook de grootste verdichting plaatsvindt. Mogelijke verklaring is dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken in plaats van het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht in onderzoeksalternatief 2, zien we dat er circa 39% extra ritten worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

65% naar 110.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 18% toe (van 103.000 naar 122.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien. Het gebruik van alle modaliteiten neemt dus toe, maar de verhoudingen in de modal split veranderen ten gunste van de fiets en het OV.



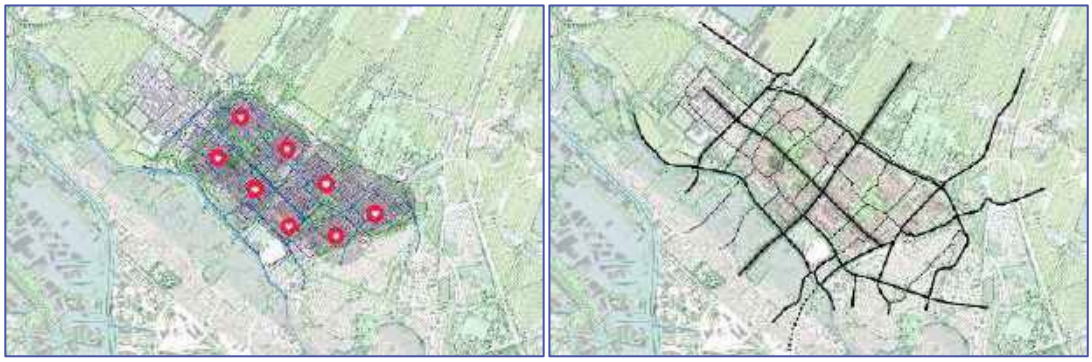
Figuur 6.13 Modal split alternatief 2 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 2 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

Net zoals in alternatief 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 2 met 6% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie (en met 7% ten opzichte van de huidige situatie). De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.14 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 2

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 40% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 6%. Dit is wel iets lager dan in onderzoeksalternatief 1. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met ruim 60%. Deze groei vindt plaats op dezelfde fietscorridors als bij onderzoeksalternatief 1. Wederom zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en het Zandpad (route langs de Vecht) de fietsroutes waar de grootste groei op noord-zuid niveau plaatsvindt. Maar ook op de Brailledreef is een forse toename zichtbaar. Waar hier in de autonome situatie tussen de 3.000 en 5.000 fietsers per dag gebruik van maken, groeit dit in planvariant 2 naar 7.500 tot 10.000 gebruikers.

Van west naar oost vindt de grootste groei wederom plaats op het fietspad langs het spoor (tot station Overvecht), waarna fietsers de Donaudreef gebruiken. Tenslotte neemt het fietsverkeer op de Einsteindreef ook flink toe, maar dan enkel op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het winkelcentrum. De groei bedraagt hier ruim 60%. Op het noordelijk deel van de Einsteindreef zijn nauwelijks fietsers aanwezig.

Verkeersveiligheid

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In alternatief 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. In de woonbuurten van Overvecht betekent dit dat functies als veilig oversteken en spelen op straat, onder druk komen te staan. Ook op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht, waar de verkeersdrukte toeneemt, staat de verkeersveiligheid onder druk. Een hogere intensiteit aan weggebruikers zal zonder mitigerende maatregelen leiden tot een slechtere oversteekbaarheid.

Doordat er in planalternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief (-) effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.1.4 Mitigerende maatregelen

De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Daarbij ligt het voor de hand om onderscheid te maken tussen gebieden. Zo is een strikter parkeerbeleid bij de centrumgebieden (station Overvecht, winkelcentrum) logischer dan in het noorden van Overvecht. Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6.1.5 Doorkijk naar 2040

Omdat het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersberekeningen van de onderzoeksalternatieven doorkijk geeft tot 2030, is ervoor gekozen om voor de indicator verkeer een kwalitatieve omschrijving te geven van de verkeerssituatie in 2040, de planhorizon van de omgevingsvisie Overvecht. Hiervoor is gekeken naar de verwachte verkeersintensiteiten in Overvecht in 2040. Hiervoor is het basisjaar 2030 en 2040 gebruikt. Bij een vergelijking tussen de verwachte intensiteiten in deze twee jaartallen valt op dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen (Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef, Brailledreef) in 2040 licht stijgen ten opzichte van 2030. De verkeersintensiteiten op de woonstraten (erftoegangswegen) blijven nagenoeg gelijk. Voor de effectbeoordeling heeft dit tot gevolg dat de kruispunten nog iets meer verkeer te verwerken krijgen.

Er zijn diverse parameters die van invloed zijn op de ontwikkeling van intensiteiten. Zo zijn gebiedsontwikkelingen een belangrijke parameter. Indien er toch minder woningen en/of arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, nemen de verkeersintensiteiten af, wat gunstig is voor de oversteekbaarheid en de afwikkeling van verkeer op de kruispunten. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsparameters die invloed kunnen hebben op de intensiteiten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, autoluwe stad en verdichten in bestaand gebied (15-minuten stad). Die factoren kunnen voor een daling van het autogebruik zorgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.11 Beleidskader geluid

Beleidskader	Toelichting
Europees	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In verschillende nieuwe of te wijzigen situaties in de Wet geluidhinder geldt een geluidsbelasting van 48 dB als voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie gelden tevens maximale (ontheffings)waarden. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen dient een zogenaamd reconstructie-onderzoek te worden uitgevoerd. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt daarbij vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Wanneer sprake is van een toename van 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Daarmee verandert het normstelsel voor geluid. Voor situaties langs gemeentelijke wegen gaat een voorkeurswaarde van 53 dB gelden. Afhankelijk van de situatie kunnen maximale waarden van toepassing zijn. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder/de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	
Gemeentelijk geluidsbeleid Beleidsnota Geluid en Trillingen	De Gemeente Utrecht kent een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is verwoord in de rapportage 'Geluidnota Utrecht - 2014-2018' van 11 februari 2014. Het beleid beoogt het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en de aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie. De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen: • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: - 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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	De gemeente Utrecht kent tevens 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."

Toetsingskader

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

Tabel 6.12 Toetsingskader geluid

Indicator	++	+	0	-	--
Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk toe
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk toe
Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk af	Gecumuleerde geluidshinder neemt af	Gecumuleerde geluidshinder blijft nagenoeg gelijk	Gecumuleerde geluidshinder neemt toe	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk toe

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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.

Figuur 6.15 Beschouwde wegvakken voor beschouwing 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 in lijn met de EU-geluidsbelastingskaart 2021, maar dan op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee kan de relatie gelegd worden met de normen uit de Wet geluidhinder.

Omdat geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting.

6.2.2 Omschrijving referentiesituatie

6.2.2.1 Huidige situatie

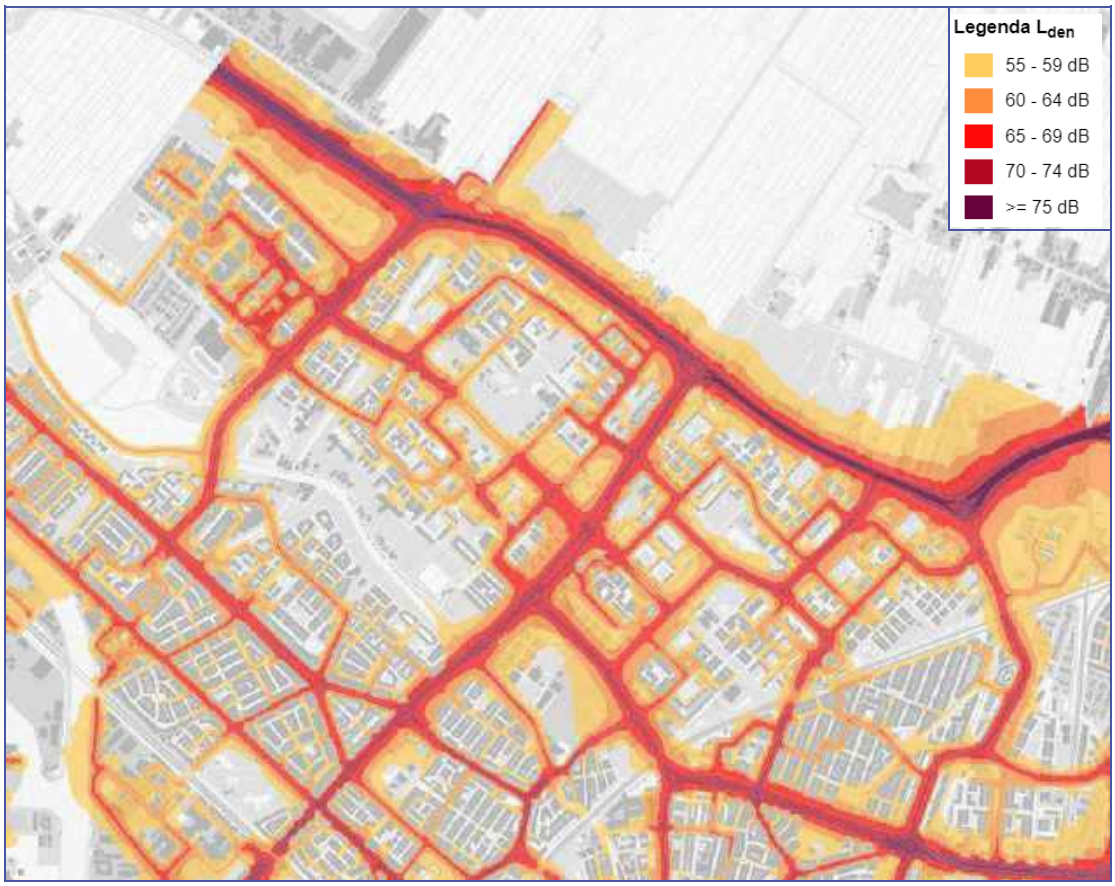
Geluidhinder wegverkeer

Vanuit Europa heeft de Gemeente Utrecht de verplichting om eens in de 5 jaar de geluidssituatie te rapporteren middels een EU-geluidsbelastingskaart. De meest recente gegevens ten aanzien van geluid betreffen de geluidsbelastingen uit de EU-geluidsbelastingskaart 2021[6]. Onderstaande

[6] De gegevens zijn beschikbaar via de gemeentelijke website: https://utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer. Opgemerkt wordt dat de EU-geluidsbelastingskaart berekend is op basis van de Europese rekenmethode CNOSSOS. De geluidsbelastingen kunnen daarom niet zondermeer vergeleken worden met het normstelsel uit de Wet geluidhinder.

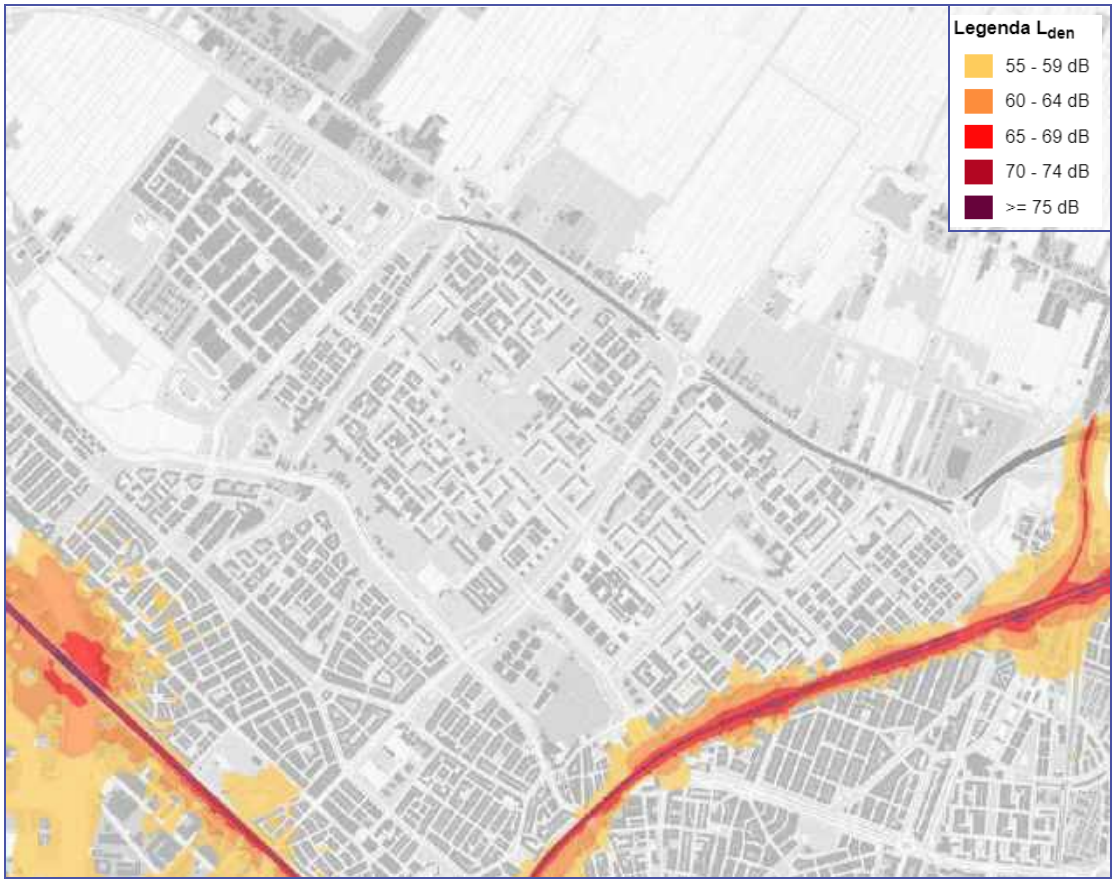


Figuur 6.16 Geluidsbelasting wegverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

Geluidhinder railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontour van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.17 Geluidsbelasting railverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoort strekt zich langs het gehele tracé uit, maar is het grootst direct rond het station. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 64 dB.

Geluidhinder industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee 'gezoneerde industrieterreinen': de rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten 'grote lawaaimaker'. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Cumulatieve geluidsbelasting
Om een beeld te krijgen van de cumulatieve geluidsbelasting worden alle bovenstaande bronnen bij elkaar opgeteld. Op basis van bovenstaande kaartbeelden is te zien dat met name woningen rond het stationsgebied, als gevolg van wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid, een hoge cumulatieve geluidsbelasting kennen. Rond de gezoneerde industrieterreinen en Bedrijvengebied Overvecht blijkt, op basis van informatie uit het bestemmingsplan, de geluidshinder beperkt te zijn.

6.2.2.2 Autonome ontwikkeling

Geluidhinder wegverkeer
De hiervoor beschreven EU-geluidsbelastingskaart is opgesteld voor het gepasseerde jaar 2021. Dergelijke gegevens zijn niet beschikbaar voor een toekomstige situatie. Op basis van verkeersmodelgegevens kan wel een uitspraak worden gedaan over de verandering in het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige en toekomstige (autonome) situatie. Uit de verkeersmodelgegevens blijkt dat voor de wegen in en rond Overvecht sprake is van een toename van verkeer tussen het basisjaar 2015 uit het verkeersmodel en de toekomstige autonome situatie 2030. Er is tussen deze alternatieven sprake van een verkeersgroei van circa 20%. Hierdoor neemt de geluidsbelasting gemiddeld genomen met circa 1 dB toe. Een dergelijk verschil in geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Echter is hier sprake van een gemiddelde en zijn er wegen waarlangs de geluidsbelasting mogelijk wel significant toeneemt (bijvoorbeeld langs de Karl Marxdreef, Albert Schweizerdreef, Zambesidreef, Oranjerivierdreef, Einsteindreef, Wolgadreef). Voor dergelijke autonome groei van de geluidsbelasting kent de Wet geluidhinder in beginsel geen eisen ten aanzien van eventueel te treffen geluidsreducerende maatregelen. Binnen het stelsel van de Omgevingswet zal op termijn voor gemeentelijkje wegen eens in de vijf jaar monitoring van de geluidssituatie plaatsvinden (monitoring Basis GeluidsEmissie).

Geluidhinder railverkeer
In de autonome ontwikkeling neemt het aantal woningen rond het spoor niet toe, binnen het kader van de in voorliggende Omgevingsvisie beschouwde plannen. Daarnaast is 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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder industrie
In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied 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 ook niet toe.

Cumulatieve geluidsbelasting
Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de cumulatieve geluidsbelasting stijgt op de plek waar al sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting.

6.2.3 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 6.13 Beoordeling geluid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-

6.2.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Geluidhinder wegverkeer
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.

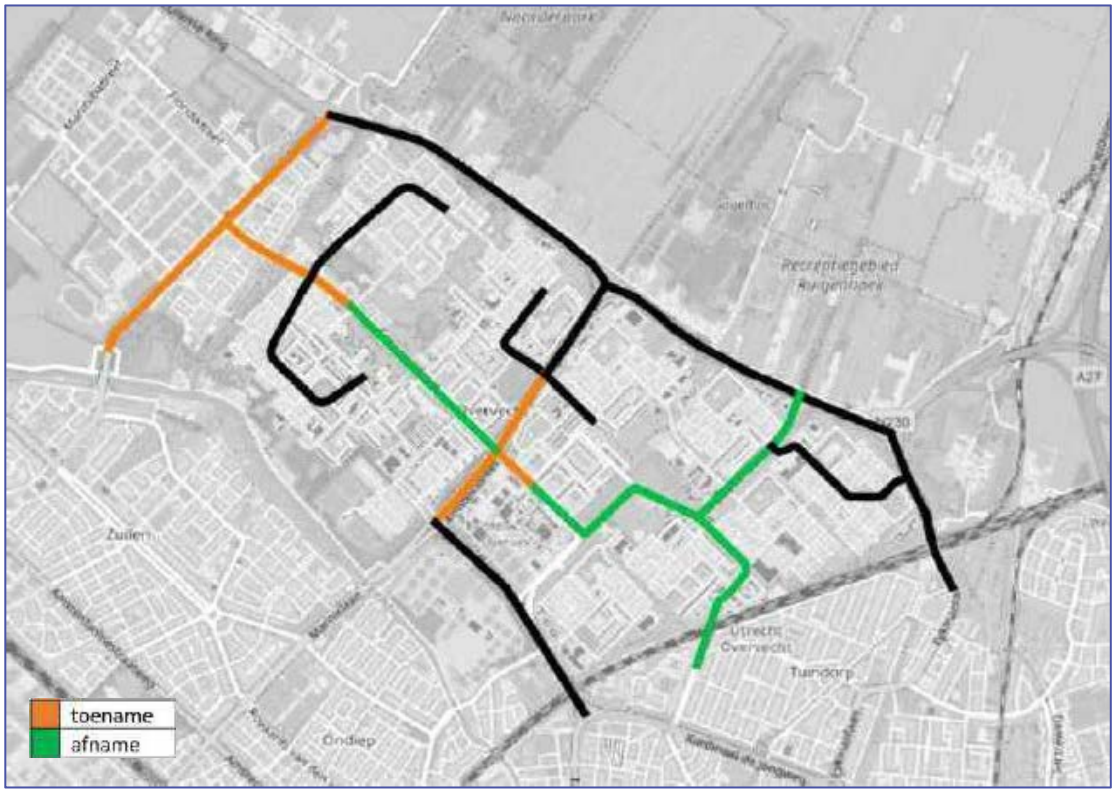
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.14 Verkeersintensiteit alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (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
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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.18 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 inprikker 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 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 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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder 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 150 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, 938 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 13% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. De situatie is als negatief (-) 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.

Geluidhinder 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 Bedrijvengebied 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 6.15 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
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder 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 (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 1 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting sterk toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een zeer negatief effect (--).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.2.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Geluidhinder wegverkeer

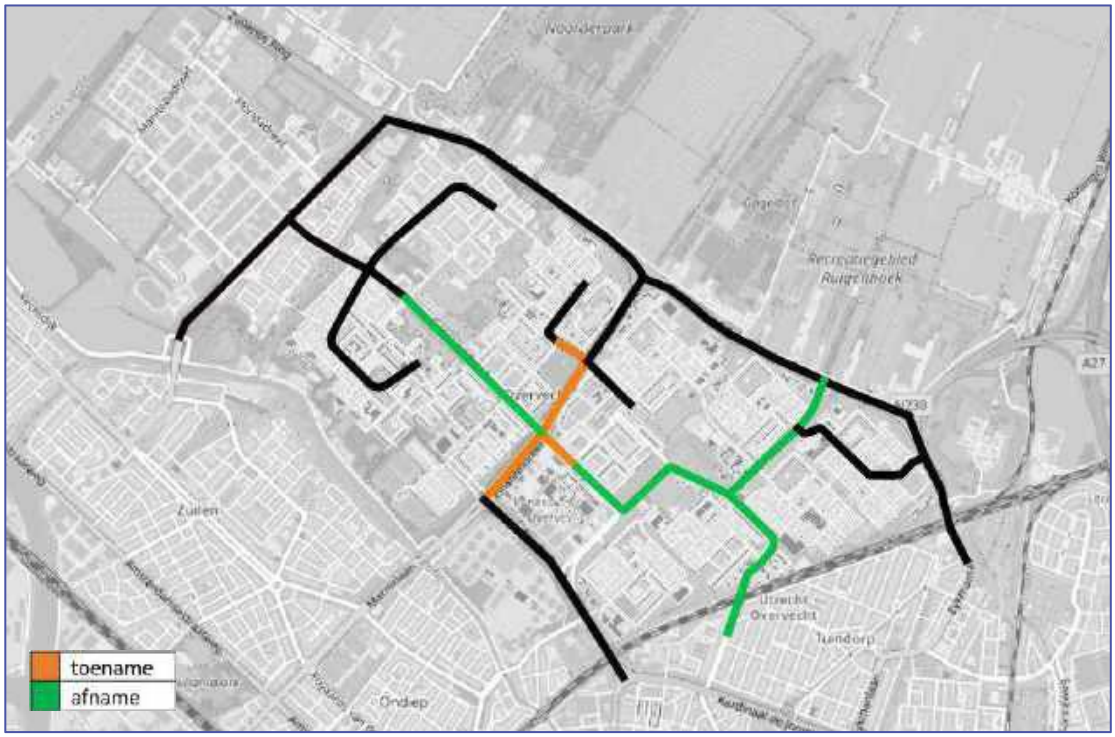
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.16 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.19 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 inprikkers 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.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder 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 150 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, 377 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 5% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt (0) effect. 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.

Geluidhinder 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 Bedrijvengebied 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 6.17 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
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder 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 (--).

Cumulatieve geluidsbelasting
Kijkend naar waar woningen in alternatief 2 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Aangezien alternatief 2 beter scoort dan alternatief 1 op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidhinder van verkeer en railverkeer wordt de cumulatieve geluidsbelasting hier beter beoordeeld. Het leidt al met al tot een negatief effect (-).

6.2.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt 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 3 dB tot 4 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 3 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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

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.

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.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 6.18 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese richtlijn 2008/50/EG	Ook bekend als de Richtlijn Luchtkwaliteit, de richtlijn 2008/50/EG stelt normen vast voor luchtkwaliteit voor buitenluchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie (EU) om de volksgezondheid en het milieu te beschermen. De richtlijn stelt limieten vast voor concentraties van verontreinigende stoffen zoals fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide in omgevingslucht. Lidstaten zijn verplicht om de omgevingsluchtkwaliteit te controleren en te rapporteren en indien nodig luchtkwaliteitsplannen te ontwikkelen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.
WHO-advieswaarden luchtkwaliteit	De luchtkwaliteitsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geven aanbevolen limieten voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De richtlijnen zijn gebaseerd op een overzicht van de nieuwste wetenschappelijke bevindingen en zijn bedoeld om overheden en andere belanghebbenden te helpen de volksgezondheid te beschermen. De richtlijnen hebben betrekking op een reeks verontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM), ozon (O3), stikstofdioxide (NO2), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). De richtlijnen stellen zowel korte- als langetermijnlimieten vast voor elke vervuilende stof. Het voldoen aan deze

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	richtlijnen kan helpen het risico op een reeks gezondheidstoestanden, waaronder ademhalings- en hart- en vaatziekten, te verminderen.
Nationaal	
Wet milieubeheer	De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. In 2023 is de NSL-monitoring voortgezet in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing[7]: • jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 (40 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10 (40 µg/m^3); • aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5 (25 µg/m^3). In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten: • Er is geen sprake van normoverschrijding; • Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering); • Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit[8]; • Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (voortgezet in het CIMLK).
Gemeentelijk	
Schone lucht akkoord	De Gemeente Utrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. In het SLA is onder meer de afspraak opgenomen dat de deelnemende partijen toewerken naar het in 2030 halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. De WHO-advieswaarden zijn voor fijn stof PM10 en PM2,5 strenger dan de normen uit de Wet milieubeheer.

[7] Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[8] Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m^3 is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m^3 of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	In 2021 heeft de WHO-aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Tabel 6.16 geeft de WHO-advieswaarden weer, in relatie tot de normen uit de Wet milieubeheer.
Utrecht kiest voor gezonde lucht	De gemeente Utrecht kent een eigen gemeentelijk luchtkwaliteitsbeleid. Dit is vastgelegd in de rapportage 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' met kenmerk 7113123-A van 7 juli 2020. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is het snel behalen van gezondheidswinst, door maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarmee wil de gemeente Utrecht bijdragen in het (versneld) behalen van de WHO-advieswaarden. Het beleid is vooral gericht op lokale luchtverontreinigende bronnen in de stad. Daarbij gaat het om wegverkeer, mobiele werktuigen en houtstook. Waar mogelijk wordt de uitstoot van deze bronnen beperkt.

Tabel 6.19 Normen luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en WHO-advieswaarden

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
Aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (>50 µg/m³)	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

Toetsingskader

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

Tabel 6.20 Toetsingskader luchtkwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante afname concentratie	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante toename concentratie	Veel wegvakken met significante toename concentratie

In voorliggende studie zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de alternatieven. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre significante veranderingen in de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht kunnen worden. Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is daarbij 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 µg/m³ worden als 'in betekenende mate' gezien. In voorliggende analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk[9] sprake is van een concentratieverandering groter dan 1,2 µg/m³. 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.

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. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.

Figuur 6.20 Beschouwde wegvakken voor beschouwing luchtkwaliteit

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in

[9] Deze grens is gebaseerd op de NIBM-tool van Infomil. Deze tool berekend op basis van relatief ongunstige omstandigheden voor luchtkwaliteit bij welke intensiteit mogelijk sprake is van een bijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering voor luchtkwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre een significante verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en PM2,5 zijn niet specifiek beschouwd. Fijn stof is minder verkeersgerelateerd en laat doorgaans relatief beperkte veranderingen zien bij wijzigingen in verkeersintensiteiten. Wel is de relatie gelegd met de normen uit de Wet milieubeheer waarbij zowel de concentraties stikstofdioxide als fijn stof beschouwd zijn.

Omdat geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de concentraties voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof PM10). Bij de beoordeling is de relatie gelegd met de hoogte van de concentraties ten opzichte van de normen uit de Wet milieubeheer. Een significante toename van de concentratie hoeft in beginsel niet als negatief wanneer de concentratie (ruim) aan de normen voldoet.

6.3.2 Omschrijving referentiesituatie

6.3.2.1 Huidige situatie

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn concentratiegegevens beschikbaar. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor het gepasseerde jaar 2021. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.21 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de huidige situatie

Uit de gegevens blijkt dat in en rond Overvecht de hoogste concentraties stikstofdioxide in de categorie 30 – 35 µg/m³ liggen. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde (uit 2021). De hoogste concentraties zijn berekend langs de Albert Schweitzerdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.21 Hoogste concentraties per stof in de huidige situatie

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	33 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	20 µg/m³	Marnixlaan, Albert Schweitzerdreef, Brailledreef
Aantal overschrijdingsd	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	8 dagen	Marnixlaan, Albert

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
agen 24h-fijn stof PM10					Schweitzerdreef, Brailledreef
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	12 µg/m³	Marnixlaan

In geen geval is sprake van concentraties hoger dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentratie PM2,5 ligt hoger dan de WHO-advieswaarde uit 2005. Wanneer de relatie gelegd wordt met de WHO-advieswaarden uit 2021 valt op dat voor fijn stof PM10 de hoogste concentratie boven de advieswaarde van 15 µg/m³ ligt. Voor fijn stof PM2,5 is ook sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM2,5 bedraagt 11,7 µg/m³. Deze waarde wordt hoofdzakelijk bepaald door een achtergrondconcentratie van 11,3 µg/m³. Omdat de achtergrondconcentraties hoger liggen dan de WHO-advieswaarde is het niet mogelijk om aan deze advieswaarde te voldoen. Benadrukt wordt dat het Schone Luchtakkoord toewerkt naar het behalen van de WHO-advieswaarden (uit 2005) in het jaar 2030.

6.3.2.2 Autonome ontwikkeling

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn tevens concentratiegegevens beschikbaar voor de toekomstige situatie. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor toekomstjaar 2030. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.22 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome ontwikkeling

Uit de gegevens valt op te maken dat de concentraties in 2030 lager liggen dan in de huidige situatie. De hoogst berekende concentraties stikstofdioxide vallen in de categorie 15 – 20 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde. De hoogste concentraties zijn berekend langs de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en de Marnixdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.22 Hoogste concentraties per stof in de autonome ontwikkeling

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	19 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	18 µg/m³	Marnixlaan
Aantal overschrijdingsdagen 24h-fijn stof PM10	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	6 dagen	Marnixlaan
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	9 µg/m³	Marnixlaan

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Uit de tabel valt op te maken dat de concentraties in alle gevallen lager liggen dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen tevens lager dan de WHO-advieswaarden uit 2005. De WHO-advieswaarden uit 2021 worden niet gehaald. Wanneer de concentraties uit 2030 vergeleken worden met de huidige situatie, valt op dat de concentraties lager worden naar de toekomst. Dit is het gevolg van afnemende achtergrondconcentraties en voertuigemissies naar de toekomst. Naar de toekomst wordt dus een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht.

6.3.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op luchtkwaliteit 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 6.23 Beoordeling luchtkwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

6.3.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

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.

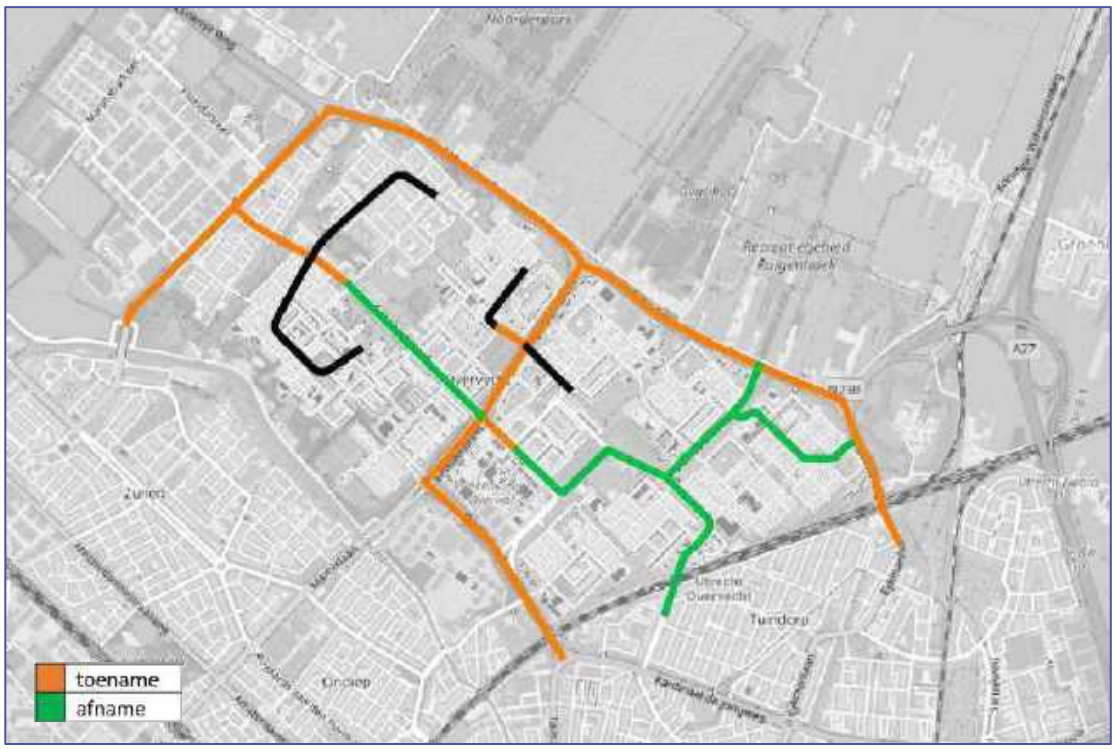
Tabel 6.24 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	6.100
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	10.200
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	7.800
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	8.000
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	6.100
6. Japuradreef	800	1.000	200
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	400
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-1.200
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	2.600
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	32.200	5.800
12. Einsteindreef	12.800	27.900	15.100

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
13. Einsteindreef	16.200	26.400	10.200
14. Humberdreef	7.000	6.200	-800
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	6.700
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-3.600
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-6.600
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-2.100
19. Darwindreef	14.200	19.100	4.900
20. Brailledreef	15.200	18.600	3.400

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.23 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 1

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef, Wolgadreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer 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 PM2,5 is alternatief 1 als negatief (-) beoordeeld.

6.3.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

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.

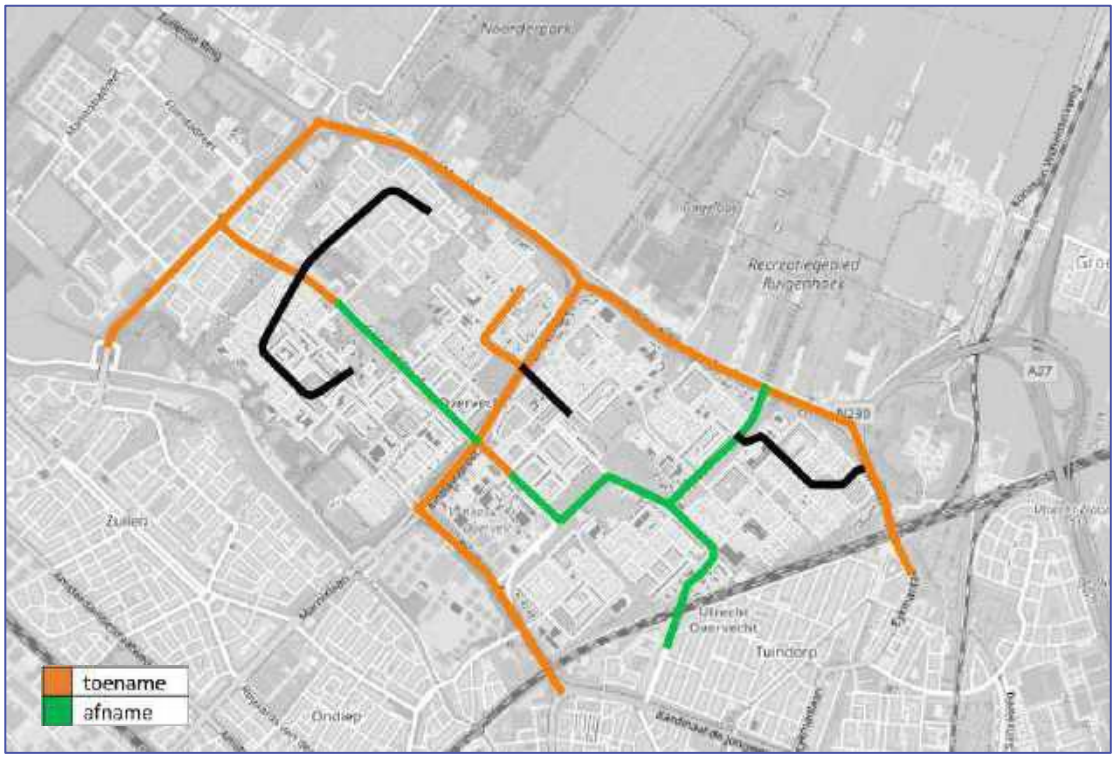
Tabel 6.25 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	2.600
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	7.100
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	4.600
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	7.100
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	1.700
6. Japuradreef	800	600	-200
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-600
8. Zambesidreef	6.500	8.900	2.400
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	6.500
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	31.400	5.000
12. Einsteindreef	12.800	22.800	10.000
13. Einsteindreef	16.200	26.100	9.900
14. Humberdreef	7.000	7.700	700
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	3.400
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-3.000
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-4.700

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
18. Wolgadreef	9.900	11.100	1.200
19. Darwindreef	14.200	16.500	2.300
20. Brailledreef	15.200	18.900	3.700

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.24 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 2

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer 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 PM2,5 is alternatief 2 als negatief beoordeeld (-).

6.3.4 Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

6.4 Natuur en biodiversiteit

6.4.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.26 Beleidskader natuur en biodiversiteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Wet natuurbescherming	De Wet natuurbescherming (Wnb) gaat in op drie onderdelen: soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden. Soortenbescherming, waarbij wordt ingegaan op beschermde en nationaal vrijgestelde soorten, en houtopstanden zijn relevant in het kader van dit onderdeel. Gebiedsbescherming, welke ingaat op Natura 2000-gebieden, worden
Natuurnetwerk Nederland (Barro)	Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De te ontwikkelen gebieden staan bekend als de Groene Contour.
Provinciaal	
Wet natuurbescherming	De Wnb is ook provinciaal een relevant beleidskader. De provincie Utrecht heeft in het kader hiervan bepaalde beschermde soorten vrijgesteld. Wanneer een

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	vrijgestelde soort wordt getroffen door een ruimtelijke ontwikkeling hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. Wanneer de beoogde ontwikkeling geen ruimtelijke ontwikkeling betreft is de soort niet vrijgesteld. Wel is de zorgplicht (artikel 1.11 uit de Wnb) van toepassing, wat voorziet dat effecten op soorten zo veel mogelijk voorkomen moeten worden.
Akkoord van Utrecht	Het 'Akkoord van Utrecht' is een document waarin afspraken met organisaties op het gebied van landbouw en natuurbescherming zijn vastgelegd.
Gemeentelijk	
Utrechtse soortenlijst	Soorten die door de gemeente Utrecht zijn aangewezen voor bescherming. Utrecht heeft 64 soorten aangewezen. Dit betreft 5 vogelsoorten, 3 vissen, 6 wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelen.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities 'het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad' en 'het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen'

Toetsingskader

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

Tabel 6.27 Toetsingskader natuur en biodiversiteit

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk toe	Aanwezigheid beschermde soorten neemt toe	Aanwezigheid beschermde soorten blijft gelijk	Aanwezigheid beschermde soorten neemt af	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk af
Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland blijven gelijk	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt af	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk af
Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = < 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = > 0,10

Indicator	++	+	0	-	--
Kansen om biodiversiteit te vergoten	Biodiversiteit neemt sterk toe	Biodiversiteit neemt toe	Biodiversiteit neemt blijft gelijk	Biodiversiteit neemt af	Biodiversiteit neemt sterk af

6.4.2 Omschrijving referentiesituatie

6.4.2.1 Huidige situatie

Beschermde soorten

In Overvecht zijn verschillende beschermde diersoorten aanwezig. In bijlage 1 is een overzicht van aanwezige beschermde diersoorten opgenomen uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een Nederlandse database waarmee gegevens over de geografische verspreiding van flora en fauna in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt. In Overvecht zijn 6 soorten beschermde amfibieën, 8 beschermde insectsoorten, 2 beschermde reptielsoorten, 7 soorten beschermde vaatplanten, 46 beschermde vogelsoorten, 1 beschermd weekdier, 18 beschermde zoogdieren, waarvan 5 grondgebonden zoogdieren en 13 vleermuizen waargenomen. De gegevens in de NDFF zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals vrijwilligers, onderzoeksinstituten en natuurbeschermingsorganisaties. De gegevens in de NDFF hebben geen beperkte geldigheidsduur, maar zijn wel afhankelijk van de actualiteit van de gegevens.

Overvecht is een ruim opgezette wijk, met veel groen en op verschillende plekken watergangen. Daarnaast kent de wijk veel grote bomen met her en der, met name in de parken, ondergroei in de vorm van struweel. Al dit groen en water biedt ruimte voor de aanwezige beschermde soorten. De gemeente Utrecht heeft met de natuurwaardenkaart in beeld gebracht waar zwaar beschermde en licht of gemeentelijk beschermde soorten kunnen voorkomen. Het kaartbeeld van Overvecht kent relatief veel gebieden waar veelal zwaar beschermde soorten kunnen voorkomen.

Figuur 6.25 Natuurwaardenkaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

Beschermde gebieden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

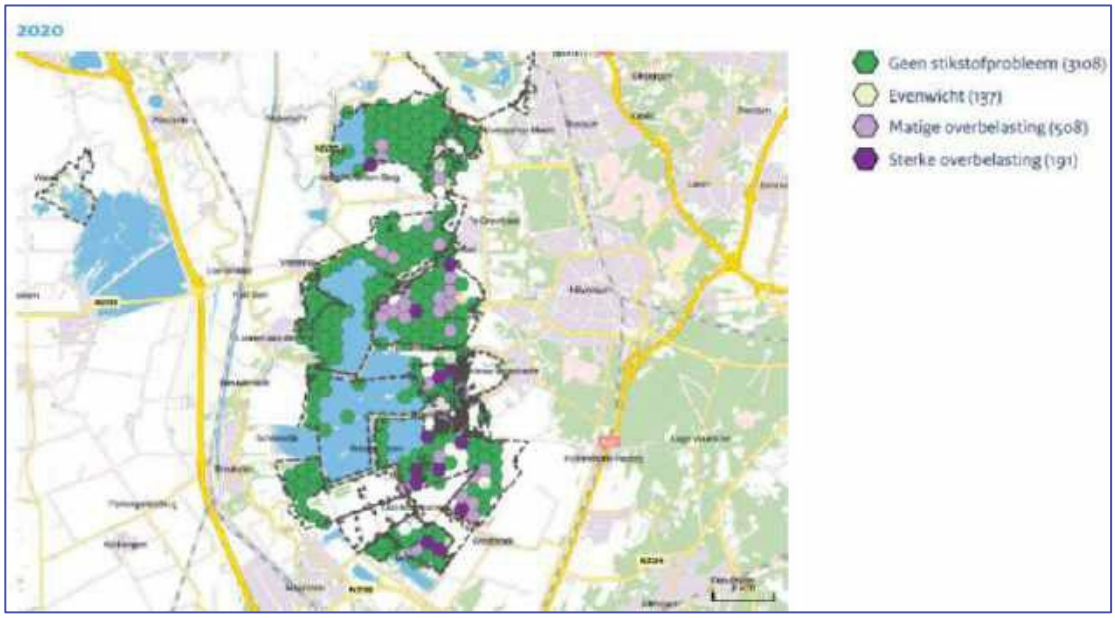
NNN staat voor Natuurnetwerk Nederland. NNN-gebieden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland en vormen een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht. In de huidige situatie worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden niet aangetast.

Figuur 6.26 NNN-gebieden en Groene Contour in Overvecht

Nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van het 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 huidige situatie is in grote delen van de Oostelijke Vechtplassen geen sprake van een stikstofprobleem. Daarentegen is met name in het oosten van het gebied op plekken sprake van sterke overbelasting van stikstof. De stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen is dus te hoog.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.27 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de huidige situatie (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

De afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) zorgt 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.

Biodiversiteit

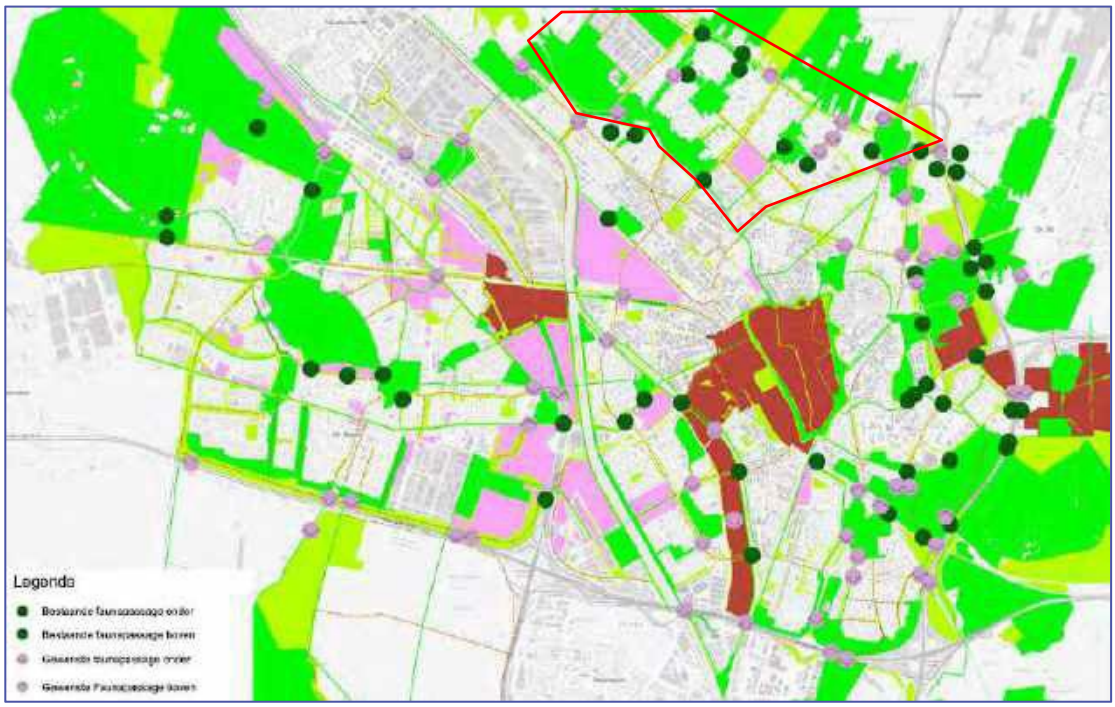
De gemeente Utrecht kent, als gevolg van de veen-, klei- en zandgronden en de aanwezigheid van zoetwatermoerassen tot naald- en loofbossen, een grote diversiteit aan ecosystemen. Overvecht maakt onderdeel uit van dit grotere ecosysteem. De Natuurwaardenkaart (figuur 5.1) wordt door de gemeente Utrecht gebruikt voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad. Te zien is dat verspreid door Overvecht soorten voorkomen die worden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming, dan wel doordat ze op de gemeentelijke soortenlijst staan[10].

Een aantal aspecten spelen een rol in het faciliteren van biodiversiteit in de wijk. Zo spelen de parken een belangrijke rol: de Gagel, de Watertoren, de Vechtzoom en de Klopvaart met parkzone en waterverbinding in Overvecht-Zuid. Ook de forten en de waterlinie zijn voor biodiversiteit van groot belang. Daarnaast kent Overvecht drie volkstuincomplexen: De Doordouwers, Ons Genot en Flora's Hof. Volkstuincomplexen spelen een belangrijke rol in het behoud en versterken van biodiversiteit. Hier is veel aandacht voor natuurvriendelijk tuinieren en worden projecten geïnitieerd die beschermde soorten helpen. Ook zijn het gebieden waar vaak weinig kunstmatig licht is en voor veel dieren voedsel te vinden is. Daarnaast is er een hoge groendekking en zijn op de volkstuincomplexen veel verblijfplaatsen te vinden.

[10] Zie de Utrechtse 30 in het Duurzaamheidsverslag 2022

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast zijn er in Overvecht tien faunapassages die dieren veilig infrastructurele barrières laat passeren. Faunapassages zijn belangrijk voor bepaalde dieren, omdat dit hun leefgebied vergroot. Dit voorkomt dat dieren op 'eilanden' terechtkomen en er geen genetische informatie wordt uitgewisseld.



Figuur 6.28 Faunapassages in de gemeente Utrecht, Overvecht rood omkaderd (bron: Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 gemeente Utrecht)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.29 Maaikaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

In Overvecht bestaan veel groene gebieden uit grasvelden, die voor de biodiversiteit minder waarde hebben dan bloemrijke gebieden, ruigte of ander groen, zoals struiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor een biodivers Overvecht. Ook de vele hoogbouw in Overvecht kan de biodiversiteit belemmeren. In vergelijking met grondgebonden woningen biedt hoogbouw vaak minder nestgelegenheid voor vogels. Grondgebonden woningen, vooral die met dakpannen, bieden in veel gevallen (mits juist gebouwd) schuilvoorzieningen en tuinen waar mogelijk water, foerageermogelijkheden en stofbaden aanwezig zijn.

6.4.2.2 Autonome ontwikkeling

Beschermde soorten

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in Overvecht zijn de nieuwbouw op de Ivoordreef, De Mix Utrecht en de Watertoren. Bij de eerste twee locaties wordt verdicht, de Watertoren wordt verbouwd om te kunnen gebruiken voor wonen en werken. Voor de nieuwbouw op de Ivoordreef en bij De Mix zal eerst worden gesloopt. Dit heeft mogelijk een verstorend effect op bepaalde beschermde diersoorten. Bij beide ontwikkelingen zal echter in de voorziene situatie meer groen terugkomen dan er in de huidige situatie is. Daarnaast is voor deze ontwikkelingen al een ontheffing voor de Wet natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Hiermee wordt zorggedragen voor het behoud van de huidige staat van instandhouding van gevonden soorten. Bij de Watertoren is, voor het aanpassen van het bestemmingsplan, een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van de quick scan is dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig is in het plangebied van de ontwikkeling en er dus ook geen ontheffing Wnb nodig is.

Naast de ontwikkelingen in Overvecht, hebben ook landelijke trends effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Overvecht is onderhevig aan habitatverlies, vervuiling,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

klimaatverandering en de mogelijke komst van invasieve soorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor afbreuk en fragmentatie van natuurlijke habitats. Dit kan leiden tot de afname van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten. Mogelijk minder relevant voor Overvecht zijn effecten als gevolg van milieuvervuiling. Vaak geassocieerd met landbouw en industrie, kan ook in Overvecht sprake zijn van vervuiling als gevolg van verwachte verkeerstoenames en zwerfafval rond groengebieden die worden gebruikt om te recreëren als parken. Ook klimaatverandering heeft effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Veranderingen in temperatuur, neerslagpatronen en zeeniveaus als gevolg van klimaatverandering kunnen de habitats en levenscycli van beschermde soorten verstoren. Ten slotte is de mogelijke komst van invasieve soorten, wat in Nederland een groeiend probleem is, een risico in de toekomst. De introductie van niet-inheemse soorten kan inheemse soorten verdringen en leiden tot een afname van de populaties van beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

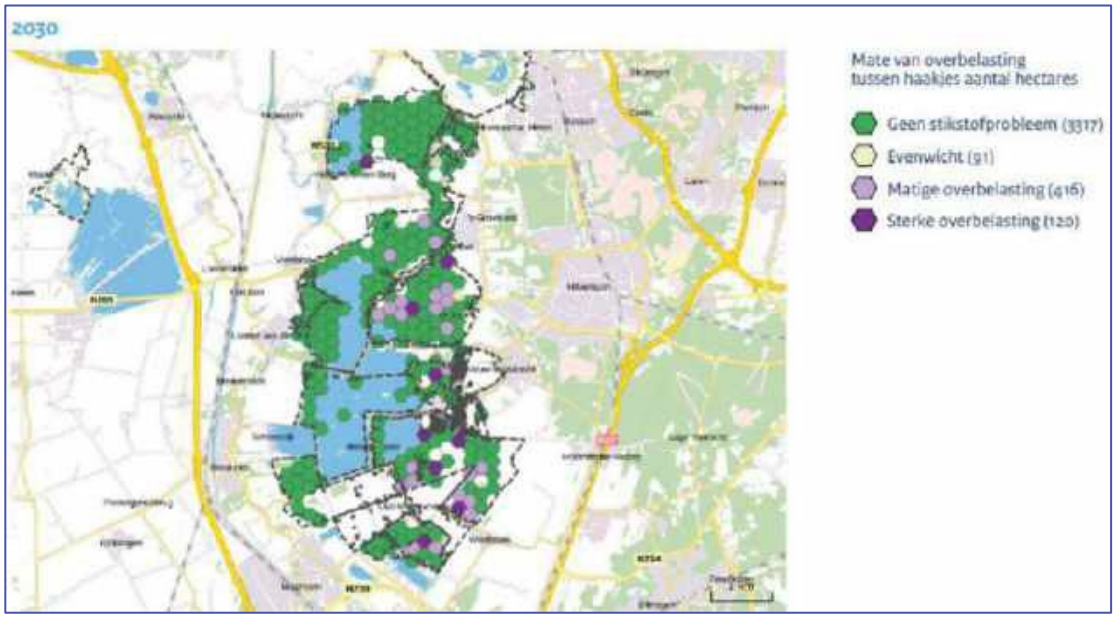
Zoals op figuur 5.2 te zien is, ligt in Overvecht een Groene Contourgebied. De Groene Contour is een gebied van ongeveer 3.000 hectare dat tegen het NNN aan ligt. In het 'Akkoord van Utrecht' is afgesproken om in deze zone stap voor stap steeds meer natuur toe te voegen. Het Groene Contourgebied in Overvecht is de grote grasweide die bij de agrarische gronden van Slot Zuylen hoort.

Figuur 6.30 Groene Contourgebied Overvecht (bron: Street Smart)

In een van de autonome projecten, 'Natuurgebied Zuilen', wordt benoemd dat de gemeente Utrecht de ambitie heeft om de wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Contourgebied te verbeteren. Hiermee zou het de kwaliteit van een NNN-gebied krijgen en kan het tot deze status worden gepromoveerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
De autonome ontwikkeling laat een positieve ontwikkeling zien voor de mate van overbelasting van stikstof op de Oostelijke Vechtplassen. Het aantal vlakken waar sprake is van (matige en sterke) overbelasting neemt naar verwachting af (zie figuur 5.5 en figuur 5.9). In de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, opgesteld voor het voormalige programma aanpak stikstof (PAS), is geen rekening gehouden met het aardgasvrij worden van de woningen in Overvecht-Noord. Deze autonome ontwikkeling zorgt ervoor dat ongeveer 8.800 woningen van het aardgas afgaan en geen uitstoot van stikstof via de CV-ketel kennen. Het aardgasvrij worden van Overvecht-Noord zorgt naar verwachting voor een afname van ruim 6.000 kilo stikstofoxide (NOx). De trend uit de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, en het aardgasvrij worden van woningen in Overvecht-Noord, schetst een redelijk positief beeld voor de depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.



Figuur 6.31 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de autonome ontwikkeling (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

Biodiversiteit
De biodiversiteit neemt in Nederland, maar ook wereldwijd, af. Een belangrijke trend in Europa voor het afnemen van de biodiversiteit is het intensiveren van land- en bosbouw. Hier is in Overvecht, als stedelijk gebied, geen sprake van. Wel is het toevoegen van verharding in de wijk een risico voor de biodiversiteit.

Autonome ontwikkelingen in Overvecht, zoals de herinrichting van de openbare ruimte in het Amazonekwartier, de aanpak van Natuurgebied Zuilen, als ook de verbetering van de openbare ruimte rond de Taagdreef en de aanleg van Het Groene Lint, dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in de wijk. In het Amazonekwartier moet meer groen komen en wordt gewerkt met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een 'groen, tenzij'-aanpak. In Natuurgebied Zuilen wordt het groen dermate verbeterd, dat het NNN-kwaliteit krijgt. Dit doet de gemeente onder andere door éénvormige en soortenarme weides groeien uit tot bloemrijke hooilanden, met een grote diversiteit aan bloemen en insecten. In de omgeving van de Taagdreef vervangt de gemeente 7.250 m² aan asfalt en straatstenen door groen. Over Het Groene Lint deelt de gemeente dit groener in te richten, maar wordt niet benoemd wat hier specifiek voor biodiversiteit gaat plaatsvinden. Ten slotte worden in de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 zeven nieuwe faunapassages voorgesteld (zie figuur 5.4).

6.4.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van natuur en biodiversiteit 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 6.28 Beoordeling natuur en biodiversiteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

6.4.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 1 betreft dit 634.200 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden wordt alternatief 1 hetzelfde beoordeeld als alternatief 2.

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 1 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.29 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 1

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Werktuigen	648	648	648	0
	Verkeer	142	127	114	0
Emissies beoogd	Verkeer	222	2.000	3.200	3.300
Totale emissies (kg NOx / jaar)		1.012	2.775	3.962	3.300
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,17	0,24	0,21

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.32 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 1 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 1 kent een hogere stikstofdepositie dan alternatief 2, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit

De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 1 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 634.214 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht (zie tabel 6.1). Dit is minder dan in alternatief 2, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 1 een voetafdruk van 80.650 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 2 betreft dit 677.340 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

wordt alternatief 2 hetzelfde beoordeeld als alternatief 1. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 2 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.30 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 2

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
	Werktuigen	649	649	649	0

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Verkeer	142	127	115	0
Emissies beoogd	Verkeer	190	1.800	2.900	3.000
Totale emissies (kg NOx / jaar)		981	2.576	3.664	3.000
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,16	0,22	0,20

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.33 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 2 in 2039

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 2 kent een lagere stikstofdepositie dan alternatief 1, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit
De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 2 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 677.314 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht. Dit is meer dan in alternatief 1, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 2 een voetafdruk van 86.990 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.4 Mitigerende maatregelen
Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

6.5 Gezondheid

6.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.31 Beleidskader gezondheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024	Deze nota beschrijft de landelijke prioriteiten op het gebied van publieke gezondheid en geeft richting aan het lokale gezondheidsbeleid van gemeenten.
Nationale Preventieakkoord	In het Nationaal Preventieakkoord staan afspraken om roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik aan te pakken.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie schetst het toekomstperspectief en de prioriteiten voor een leefbare, gezonde en veilige omgeving.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is de volgende ambities ten aanzien van gezondheid geformuleerd: Wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
Programma gezonde leefomgeving	In het coalitieakkoord 2019-2023 is het bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment werkt het programma gezonde leefomgeving aan een programmaplan voor de periode 2020-2023, die invulling geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord.
Gemeentelijk	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Gezondheid voor iedereen, gezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023	De Nota Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023 bevat zeven speerpunten voor het behalen van gezondheidswinst: 1. Gezonde leefomgeving 2. Gezond en veilig opgroeien 3. Gezond gedrag 4. Gezond rondkomen 5. Gezond werkgeverschap Milieueffectrapport Omgevingsvisie Utrecht Science Park 6. Psychische gezondheid 7. Gezond ouder worden . Voor speerpunt 1 geldt de volgende ambitie: De leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is (gezondheidsbevordering), de druk op gezondheid zo laag mogelijk is (gezondheidsbescherming) en dat mensen zich prettig voelen.
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030	De 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht' is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) 'Voor een gezonde groene toekomst' en maakt inzichtelijk hoe Utrecht met de stedelijke groenstructuur bijdraagt aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen zij voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007.
Sportnota 2017 – 2023	De Sportnota 2017 –2023 Utrecht sportief en gezond legt de basis voor het Utrechtse sportbeleid.
Omgevingsprogramma Overvecht	Het Omgevingsprogramma Overvecht bevat concrete fysieke maatregelen die specifiek voor de woonbuurten van Overvecht invulling geven aan wat de wijk nodig heeft.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld. In het toetsingskader zijn geluidhinder en luchtkwaliteit niet opgenomen als indicatoren voor gezondheid, ondanks dat dit belangrijke indicatoren zijn hiervoor. De reden hiervoor is dat geluidhinder en luchtkwaliteit al breder aan bod komen in losstaande paragrafen, respectievelijk 5.2 en 5.3.

Tabel 6.32 Toetsingskader gezondheid

Indicator	++	+	0	-	--
Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	In elke stempel van Overvecht kan worden gesport en bewogen	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt toe	De mogelijk tot sporten en bewegen blijft gelijk	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt af	Bestaande mogelijkheden tot sporten en bewegen verdwijnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	De hoeveelheid groen neemt sterk toe	De hoeveelheid groen neemt toe	De hoeveelheid groen blijft gelijk	De hoeveelheid groen neemt af	De hoeveelheid groen neemt sterk af
Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt toe	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt toe	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting blijft gelijk	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt af	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt af

6.5.2 Omschrijving referentiesituatie

6.5.2.1 Huidige situatie

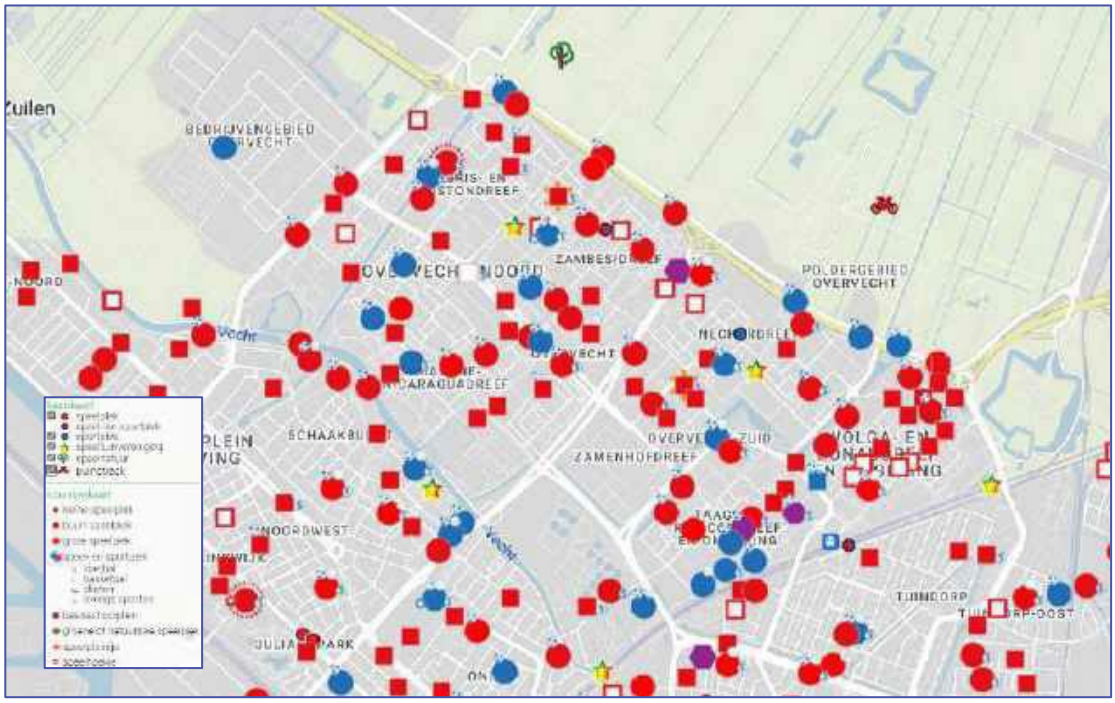
Sport en bewegen

In het Utrechts Gezondheidsprofiel 2022 (UGP) wordt vastgesteld dat jongeren (13 tot en met 15 jaar) en jongvolwassenen (16 tot en met 25 jaar) in Overvecht vaker minder sporten en bewegen dan jongeren en jongvolwassenen in andere wijken in Utrecht. Over volwassenen worden in het UGP geen uitspraken gedaan over sporten en bewegen. Wel wordt benoemd dat bijna een derde van de volwassenen in Overvecht zich ongezond voelt, gezondheidsproblemen en een overwegend ongezonde leefstijl heeft.

Overvecht kent meerdere sportlocaties. Zo zijn er in de wijk sporthallen, sportparken, sportzalen en gymzalen, en is er een atletiekbaan. Sporthal De Dreef, gelegen bij de Neckardreef, heeft een sporthal en een kleine beweegruimte. Ook ligt er een sportpark waar verschillende sporten beoefend kunnen worden. Verder kent de wijk met Overvecht Noord en Vechtzoom nog twee sportparken. Tevens ligt in Overvecht, naast kunstijsbaan De Vechtsebanen, een van de drie atletiekbanen van Utrecht. Ten slotte zijn er in Overvecht vijf gymzalen die verspreid door de wijk liggen.

Verspreid door de wijk zijn er mogelijkheden om te spelen, voor kinderen jonger dan 13 een belangrijke bron van beweging. Op onderstaande kaart is te zien waar de verschillende type speelplekken zich bevinden in Overvecht. De wijk is met name rijk aan kleine speelplekken en buurtspeelplekken. Daarnaast zijn er op verschillende plekken voetbalvelden te vinden. In het poldergebied is speelnatuur en een pumptrack te vinden. Overvecht kent geen grote of natuurlijke speelplekken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.34 Speelplaatsen in Overvecht

Groen in het gebied

De Gezondheidsraad stelt dat recreatie, wandelen en ontmoeten in het groen belangrijk is voor de volksgezondheid. Dit zijn allemaal gebruiksfuncties van groen. In Overvecht is veel groen aanwezig met een hoge gebruikswaarde, zoals de parken in de wijk en het Noorderpark. Hier liggen wandelpaden en kan gefietst worden, maar is ook ruimte om te ontmoeten. Dit groen met hoge gebruikswaarde wordt afgewisseld met groen dat een lagere gebruikswaarde heeft. Het groen langs de dreven en de plantsoenen, kent een lagere gebruikerswaarde. Dit is vaak monotoon (stroken en velden gras, bomen in lijnopstelling langs rijbanen), moeilijk bereikbaar en versnipperd.

Overvecht is, zeker in vergelijking met omliggende wijken en gebieden, rijk aan groen en bomen. De groenkaart van de gemeente laat zien dat rond de bouwblokken veel donkergroene stukken zien: delen van de stad waar veel groen is. Als wordt gekeken naar de zuidelijk omliggende delen van Utrecht is Overvecht relatief groen. De wijk kent twee opvallende witte plekken, als zichtbaar in onderstaande kaart; bedrijvengebied Overvecht en winkelcentrum Overvecht Centrum.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.35 Groenkaart van de gemeente Utrecht

Figuur 6.36 Bomenkaart van de gemeente Utrecht

Sociale cohesie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Sociale cohesie wordt in dit planMER beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) geeft een beschrijving van de maatschappelijke voorzieningen in Overvecht. Verspreid over Overvecht liggen verschillende maatschappelijke functies. Het gaat hier om scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, kerken en moskeeën. De meeste functies liggen centraal in de buurten van Overvecht of aan belangrijke wegen. In de wijk zijn voldoende voorzieningen voor lager-, middel- en hoger onderwijs. De gemeente geeft in het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand wel aan dat de huisvesting van scholen toe is aan vernieuwing. In Overvecht zijn vijf multidisciplinaire gezondheidscentra en een huisartsenpraktijk gevestigd. Deze liggen goed verspreid over de wijk, waardoor er voor alle bewoners een eerstelijnscentrum in de buurt is.

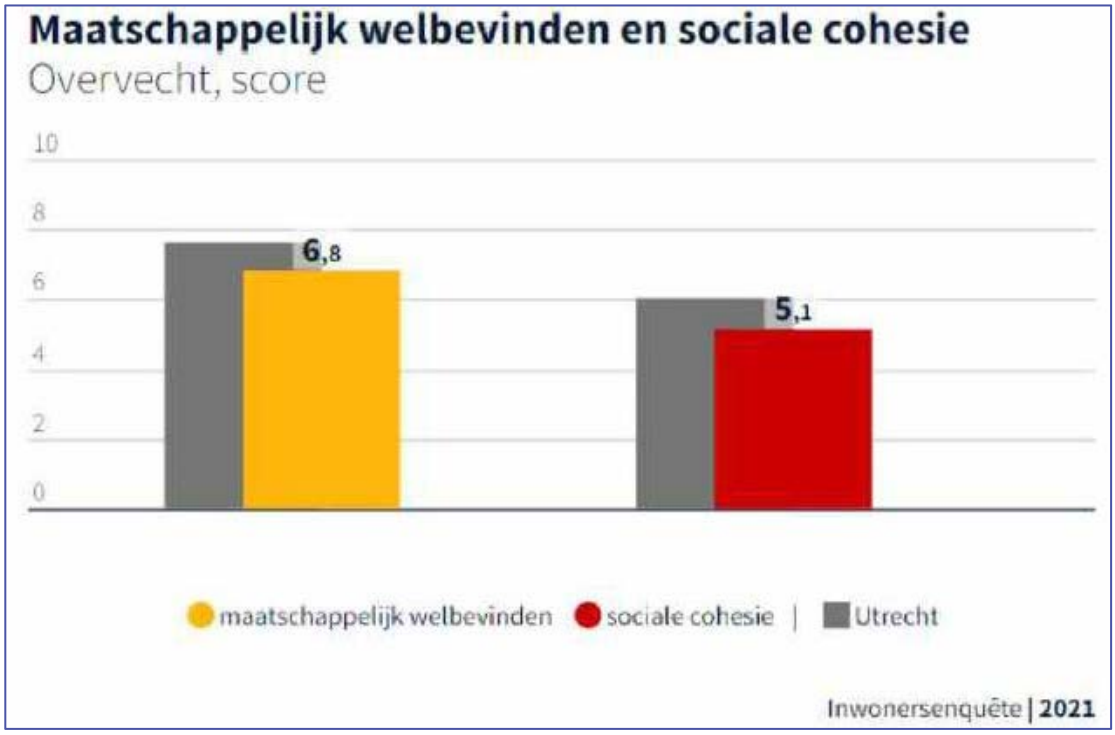
Verspreid door de wijk zijn verschillende ontmoetingsplaatsen. De parken vervullen hier een rol in, maar ook buurtcafés en restaurants. Daarnaast zijn er meerdere buurthuizen in Overvecht. Zo liggen in Overvecht-Zuid buurtcentrum De Dreef, Burezina en buurtcentrum De Jager. In Overvecht-Noord liggen buurthuis De Boog en buurtkamer de Klop.

Wat de sociale cohesie in Overvecht tegenwerkt is de ervaren onveiligheid in de wijk. Van de Utrechters ervaart 46% onveiligheid in Overvecht. Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk[11]. Dit zijn de hoogste percentages in de gemeente Utrecht. Dit gevoel van onveiligheid kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken. Ook vindt in Overvecht, met name rond het winkelcentrum, vaak straatintimidatie plaats[12]. Dit is een belangrijke oorzaak van het onveiligheidsgevoel dat in de wijk heerst.

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de sociale cohesie in Overvecht in 2021 achterbleef op de rest van Utrecht.

[11] Veiligheidsbeleving en overlast in Utrecht
[12] Rapport straatintimidatie in Utrecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.37 Maatschappelijk welbevinden en sociale cohesie (bron: Gemeente Utrecht)

6.5.2.2 Autonome ontwikkeling

Sport en bewegen

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 gaat de gemeente Utrecht een aantal keer specifiek in op haar ambities voor Overvecht. De gemeente gaat extra investeren in de openbare ruimte om bewoners van Overvecht meer te doen bewegen. Dit willen ze met name bereiken door groene verbindingen in Utrecht te verbeteren. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat de gemeente in Overvecht extra sport- en beweegactiviteiten gaat uitvoeren en een pilot start met een beweeg- en vitaliteitsmakelaar.

Groen in het gebied

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt een blik op de toekomst geworpen van het groen in Utrecht. Twee belangrijke ambities voor de autonome ontwikkeling zijn 'Meer groen om de stad' en 'Meer en beter groen in de stad'. Onderstaande kaart laat zien dat Overvecht, zoals ook in de huidige situatie werd omschreven, haar groen in het gebied op orde heeft. De verbindingen worden echter nog gemarkeerd als een opgave. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt niet toegelicht wat het 'op orde' zijn van een gebied of verbinding precies betekent, er wordt van uitgegaan dat betekent dat deze gebieden en verbindingen naar wens functioneren en hier in de autonome ontwikkeling geen verdere investeringen worden gedaan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.38 Status uitvoering groene (en blauwe) verbindingen

Sociale cohesie

In de omschrijving van de huidige situaties kwam aan bod dat Overvecht voldoende en goed verspreide voorzieningen heeft. Wel is de huisvesting van scholen aan vernieuwing toe. Dit wordt benoemd in het Masterplan Primair Onderwijs. Achterstallig onderhoud wordt in de komende jaren uitgevoerd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw. In dit kader zijn in Overvecht vier onderwijsclusters (één of meerdere scholen, met onderwijsgerelateerde voorzieningen en/of wijkgerichte functies in één gebouw of op één bouwlocatie) en vier stand-alone's (een samenvoeging van twee gebouwen van dezelfde school) benoemd. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat twee nieuwe gymzalen in het gebied worden gerealiseerd.

6.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op gezondheid 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 6.33 Beoordeling gezondheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opm. op p.139
--> extra + ?

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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	+	++

6.5.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 1 een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 1 414.200 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.930.111 m² groen (193 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Zie opm. p.139

Tabel 6.34 Groen in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De kwaliteit van het groen, het beste te beoordelen aan de hand van groentypologieën in Overvecht en waar deze voorkomen, wordt nader toegelicht in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9). Pas in de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk op welke plekken welke typen groen worden gerealiseerd. Dit is om die reden geen onderdeel van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1, als ook is benoemd in de toelichting op de onderzoeksalternatieven.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook meer plekken voor ontmoeten in de wijk. De nadruk ligt hierbij op de openbare ruimte. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Er is naar verwachting sprake van een positief effect (+).

6.5.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 2 wordt 60.500 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is meer dan in alternatief 1, waar 21.700 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Vanwege de gespreide verdichting worden op meer plekken woningen gerealiseerd. Deze bouwwerkzaamheden geven de kans ook de openbare ruimte aldaar aan te pakken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

mogelijkheden voor sporten en bewegen in de openbare ruimte realiseren. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 2 een zeer positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (++).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 2 457.344 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.973.255 m² groen (197 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, druk op dit groen wel toenemen.

De toevoeging is in Alt.2 ca. 7% meer dan in Alt.1

Tabel 6.35 Groen in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De kwaliteit van het groen is niet beoordeeld voor de onderzoeksalternatieven, omdat er geen verder onderverdeling in het type groen is gemaakt in de alternatieven. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel beschreven waar welke groentypologieën in Overvecht komen. In dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planMER is in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9) de kwaliteit van het groen aan de hand van deze groentypologieën beschouwd.

Sociale cohesie
Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, zal op meer plekken in Overvecht sprake zijn locaties waar woningen worden bijgebouwd. Dit zou betekenen dat op meer plekken maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook in de openbare ruimte meer plekken voor ontmoeten in de wijk. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Vanwege de gespreide verdichting en mogelijke komst van maatschappelijke voorzieningen op diverse plekken is naar verwachting sprake van een zeer positief effect (++).

6.5.4 Mitigerende maatregelen
Voor gezondheid zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.6 Bodem en water
6.6.1 Beleid en toetsingskader
Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema bodem en water.

Tabel 6.36 Beleidskader bodem en water

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Kaderrichtlijn Water	De Kaderrichtlijn Water is een Europese wetgeving die tot doel heeft om de kwaliteit van het water in Europa te verbeteren en te beschermen. Het is sinds

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	begin 2000 de drijvende kracht achter het waterkwaliteitsdenken en doen in Nederland. Het is een belangrijke wetgeving die ervoor zorgt dat het water veilig en schoon blijft voor mens en natuur. In Utrecht Overvecht is de uitvoering en naleving van de KRW belegd bij Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Bodem- en waterprogramma 2022-2027	Het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Onderdeel van het programma is het wettelijk verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het programma beschrijft hoe de provincie samen met partners wil werken aan ambities uit de Omgevingsvisie, welke beleidskeuzes we maken en hoe we hier uitvoering aan willen geven. Wateren die niet als KRW-waterlichaam zijn aangewezen, noemen we ook wel 'overig water'. In 2018 is in een samenwerkingsovereenkomst met drie waterschappen afgesproken te komen tot regionale doelen voor het overig water. Die biologische doelen voor deze niet-KRW-wateren zullen worden vastgelegd in dit BWP.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Waterbeheerprogramma 2022-2027 HDSR	Het stedelijk middengebied is een dynamisch gebied. De komende decennia komen hier veel ontwikkelingen en opgaven samen. Juist hier zal een stevige groei plaatsvinden in inwoners, mobiliteit en werkgelegenheid. De grootste groei is voorzien in de stad Utrecht. De strategie voor de verstedelijking is primair binnenstedelijk. Enkele buitenstedelijke locaties worden nader onderzocht. Bunnik-Zuid maakt onderdeel uit van de regioknoop, en Houten onderzoekt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	Houten-Oost. Zowel in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) als in het Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij zijn stad en land verbonden door de opgaven voor recreatie, water, natuur en landschap te verweven met die van de stad via groene scheggen.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	In 2021 heeft gemeente Utrecht de Visie Klimaatadaptatie Utrecht opgesteld. In deze visie zet gemeente Utrecht uiteen hoe het ervoor zorgt dat de gemeente in 2050 klimaatbestendig is. Dit doet het door kwetsbaarheden te analyseren, ambities en doelen te formuleren en een bijbehorende aanpak op te zetten. Hittestress en wateroverlast komen hierin als belangrijkste opgaven naar voren.
Visie Water en Riolering 2021	De Visie Water en Riolering zet de belangrijkste beleidskeuzes op water en riolering uiteen. De belangrijkste beleidskeuzes worden gedaan binnen de thema's afvalwater, hemelwater, structurele grondwateroverlast en oppervlaktewater. In onderstaande alinea's worden de beleidskeuze benoemd. Voor afvalwater kiest de gemeente voor: • Het verhogen van de jaarlijkse vervangingsopgave: van 5 kilometer per jaar in 2020 naar 18 kilometer per jaar in 2035 • Een integrale aanpak bij werk aan de riolering: wanneer ergens voor andere werkzaamheden de straat openligt wordt het riool vervangen en vice versa • Een scheiding tussen afvalwater en hemelwater als uitgangspunt Voor hemelwater kiest de gemeente op privaat terrein voor: • Eigenaren dragen bij aan het vasthouden en verwerken van hemelwater: 90% van de jaarlijkse neerslag wordt niet meer van particulier terrein verzameld • Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt • De mogelijkheid bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering Ook is voor hemelwater een voorkeursvolgorde van afvoer bepaald: 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2. Op maaiveld infiltreren 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening 4. Verwerken in het oppervlaktewater 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	Voor hemelwater kiest de gemeente op publiek terrein voor: • Maatgeving voor extreme buien: - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur • Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt • De gemeente stimuleert andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat • Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag worden met spoed opgepakt Voor structurele grondwateroverlast kiest de gemeente voor: • Het continueren van het beleid dat alleen nieuwe ontwateringmiddelen worden aangelegd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria: - Met losse, individuele drainagemiddelen kan de situatie verbeteren - Meeliften met andere ingrepen in openbare ruimte - Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is • Het leveren van inspanning om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken Voor oppervlaktewater kiest de gemeente voor: • Het opstellen van nieuwe ecologische doelstellingen voor kleinere wateren en het leveren van inspanningen om deze doelstellingen in 2027 te realiseren • Het behalen van de bacteriologische zwemwaternorm in alle wateren in de stad, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden

Toetsingskader

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

Tabel 6.37 Toetsingskader bodem en water

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van bodemveront-reinigingen	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
	reinigingen neemt sterk af	reinigingen neemt sterk af	reinigingen blijft gelijk	reinigingen neemt toe	reinigingen neemt sterk toe
Intensiviteit gebruik ondergrond	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en er is genoeg ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beperkt beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en niet beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is niet in beeld
Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Er is geen effect op bebouwing en geen sprake van kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Er is geen effect op bebouwing en kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Stijgende grondwater-standen hebben geen effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een negatief effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een sterk negatief effect op bebouwing en v.v.
Impact bebouwing op waterkwaliteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een beperkt effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwaliteit
Impact bebouwing op waterkwantiteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een beperkt effect waterkwantiteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwantiteit
Overstromings-risico	Overstromings-risico neemt sterk af	Overstromings-risico neemt af	Overstromings-risico blijft gelijk	Overstromings-risico neemt toe	Overstromings-risico neemt sterk toe

6.6.2 Omschrijving referentiesituatie

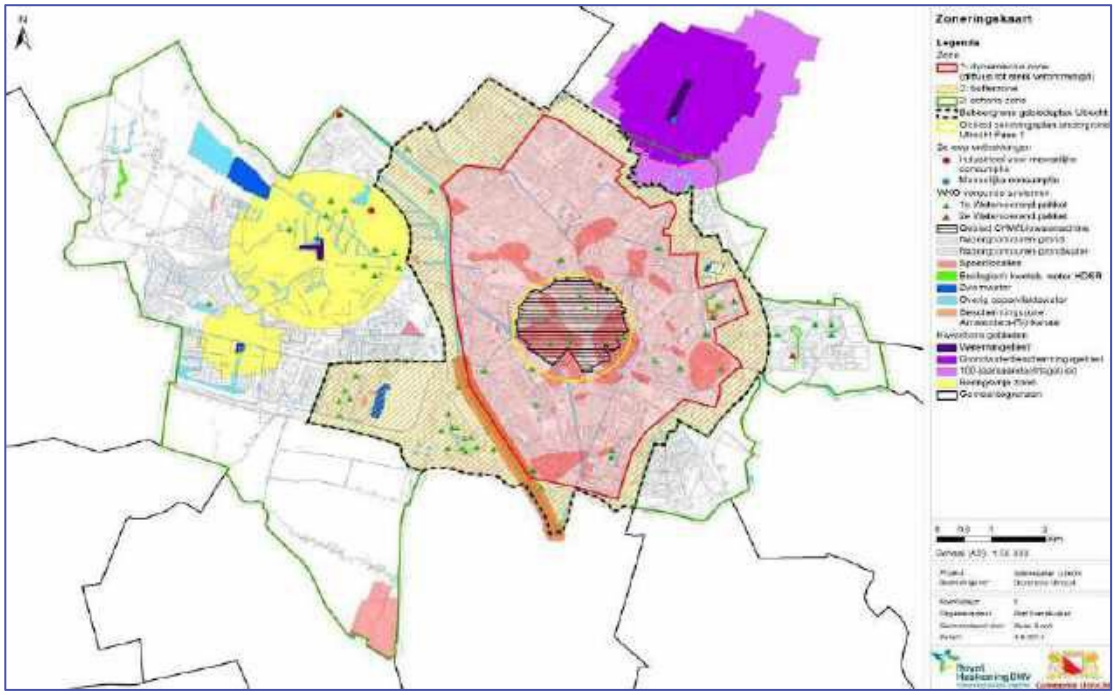
6.6.2.1 Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Grote delen van Overvecht vallen qua bodemkwaliteit binnen de zogenaamde ‘dynamische zone’. Binnen dit gebied is sprake van diffuse tot sterke verontreiniging. Dit betreft met name Overvecht-Noord en Overvecht-Zuid. Hier is de bodemkwaliteit vergelijkbaar met grote delen van Utrecht: de gehele binnenstad, en daaraan grenzende wijken, behoren op zijn minst tot de dynamische zone. Op twee plekken is sprake van ‘spoedlocaties’. De spoedlocaties zijn te vinden rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij spoedlocaties dienen de verontreinigingen in de bodem gesaneerd, beheerd of gecontroleerd te worden om mens, plant, dier en bodem te beschermen.

Naast de dynamische zone en de spoedlocaties maken delen van Overvecht uit van de bufferzone en schone zone. Dit zijn de Bedrijvengebied Overvecht en het landelijk gebied rond de Gageldijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.39 Zonering en beheergrens met verontreinigingen en kwetsbare objecten (bron: Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, Gemeente Utrecht)

Ondergronds ruimtegebruik

Ondergronds ruimtegebruik is een belangrijk thema voor de gemeente Utrecht. Door de gemeente Utrecht is een conceptdocument ter beschikking gesteld voor het planMER om de huidige situatie te omschrijven. Dit conceptdocument is door de gemeente opgesteld om tot een no-regret (spijtvrij) warmtenettracé te komen, door middel van een integrale afweging. Het laat de straatprofielen zien van de Costa Ricadreef, Japuradreef, Zuidpooldreef, Kaaphoorndreef, Kenyadreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Orinocodreef, San Cristobaldreef en Tampicodreef. Naast de huidige situatie wordt ook een situatieschets gegeven van het ‘straks’ en ‘later’.

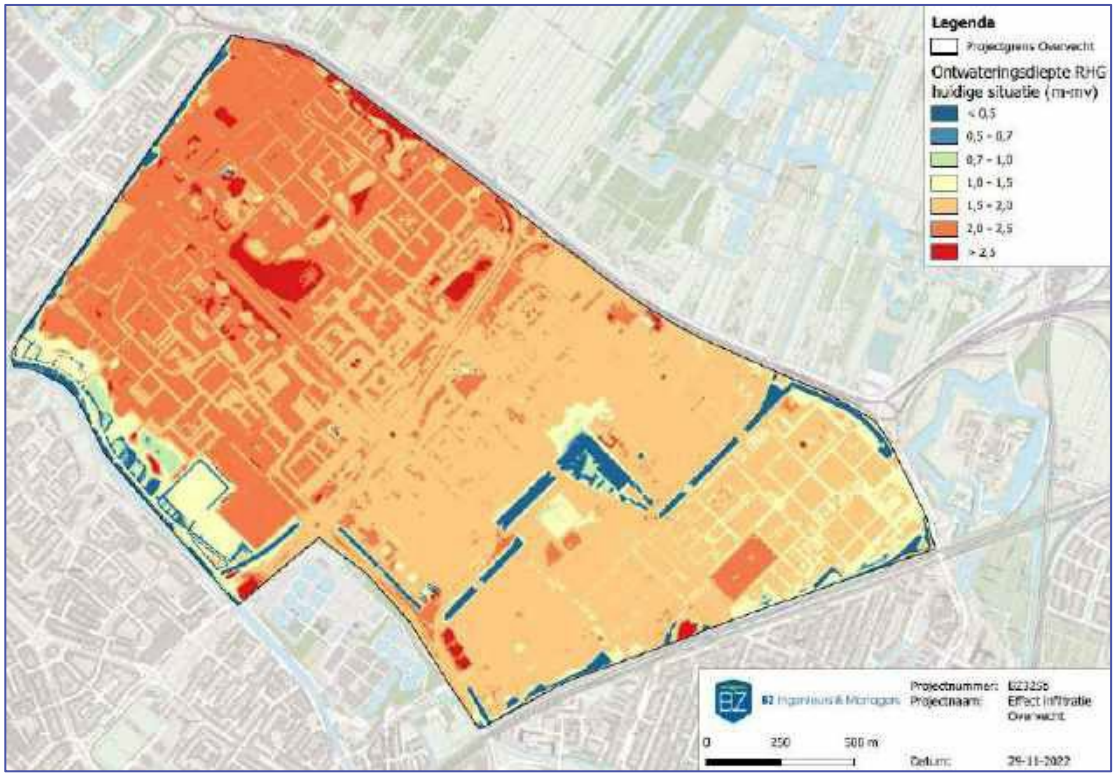
De ondergrond wordt nu met name gebruikt voor het riool, waterleidingen, elektriciteitsverbindingen en aardasleidingen. Veelal zijn deze kabels en leidingen gesitueerd onder de trottoirs. De wortels van de vele bomen die langs de rijbanen en trottoirs zijn gesitueerd lijken hierbij zo nu en dan gebruik te maken van dezelfde stukken ondergrond als kabels en leidingen.

Grondwater

In Utrecht wordt het grondwaterpeil grotendeels bepaalt door de fluctuaties van het peil van de Kromme Rijn (NAP +0,58 meter) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 meter). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. Voor (het noorden van) Overvecht is dit de diepgelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen.



Figuur 6.40 Ontwateringsdiepte in Overvecht. Bedrijvengebied Overvecht en aangrenzende woningbouw is niet opgenomen in het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers. (bron: BZ Ingenieurs en Managers)

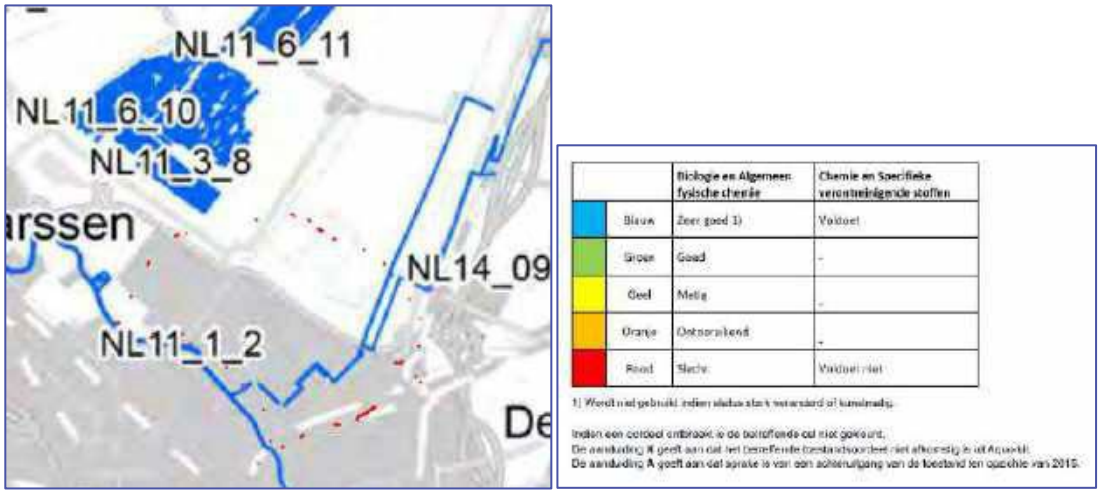
In 2023 is door BZ Ingenieurs en Managers onderzoek uitgevoerd naar de effecten van grootschalige infiltratie in Overvecht. In de huidige situatie worden geen risico's benoemd van hoge grondwaterstanden op bebouwing en vice versa. De Keurkaart van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waarin kwetsbaar bebouwd gebied in beeld wordt gebracht, laat daarnaast zien dat grote delen van Overvecht niet kwetsbaar zijn voor zetting. Dit betekent dat de bebouwing niet kwetsbaar is voor een verlaging van de grondwaterstand of stijghoogte van dieper gelegen grondwater door een grondwateronttrekking. Zoals op onderstaande figuur te zien is, is enkel de woningbouw rond het spoor kwetsbaar voor zetting.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.41 Bebouwing die kwetsbaar is voor zetting (bron: HSDR)

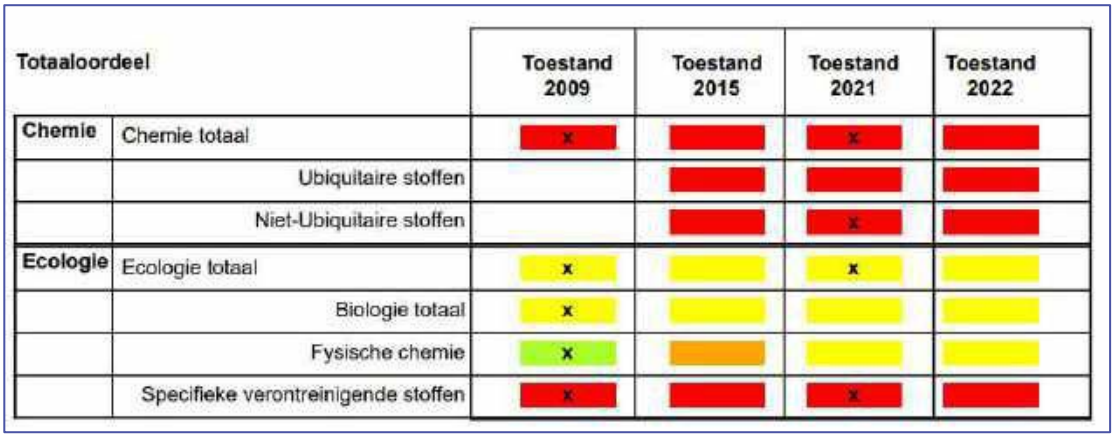
Waterkwaliteit

Aan de randen van Overvecht liggen twee grotere wateren waarover het waterschap een rapportageverplichting heeft voor de KRW. Deze zogenaamde waterlichamen zijn de Vecht NL11_1_2) en Maartensdijk (NL14_09) en vallen respectievelijk onder waterschap Amstelland Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De huidige toestand van beide waterlichamen en het gewenste doel staan beschreven in zogenaamde factsheets welke op het waterkwaliteitsportaal te vinden zijn.



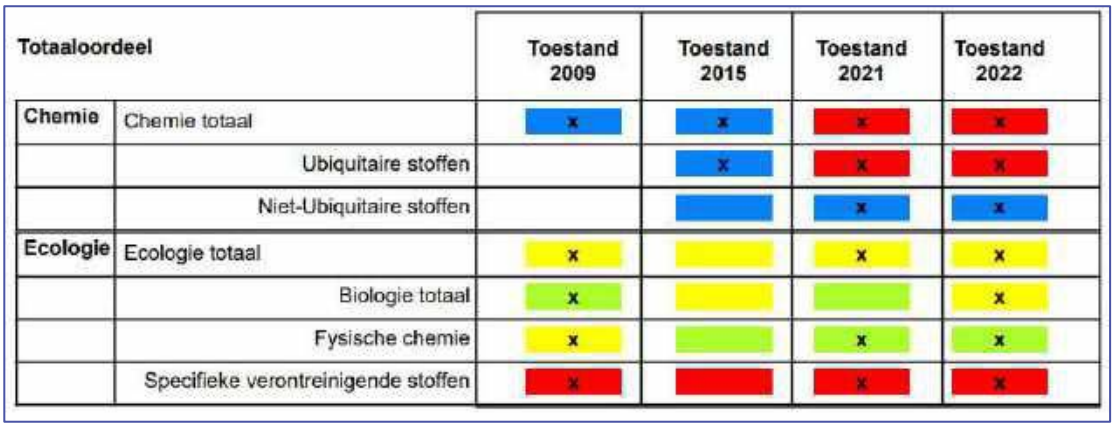
Figuur 6.42 Ligging waterlichamen in en rond Utrecht Overvecht en rechts, de legenda voor de factsheets KRW-beoordelingen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x		x	
	Ubiquitaire stoffen				
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	
	Biologie totaal	x			
	Fysische chemie	x			
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	

Figuur 6.43 Oordeel uit de factsheet van de Vecht



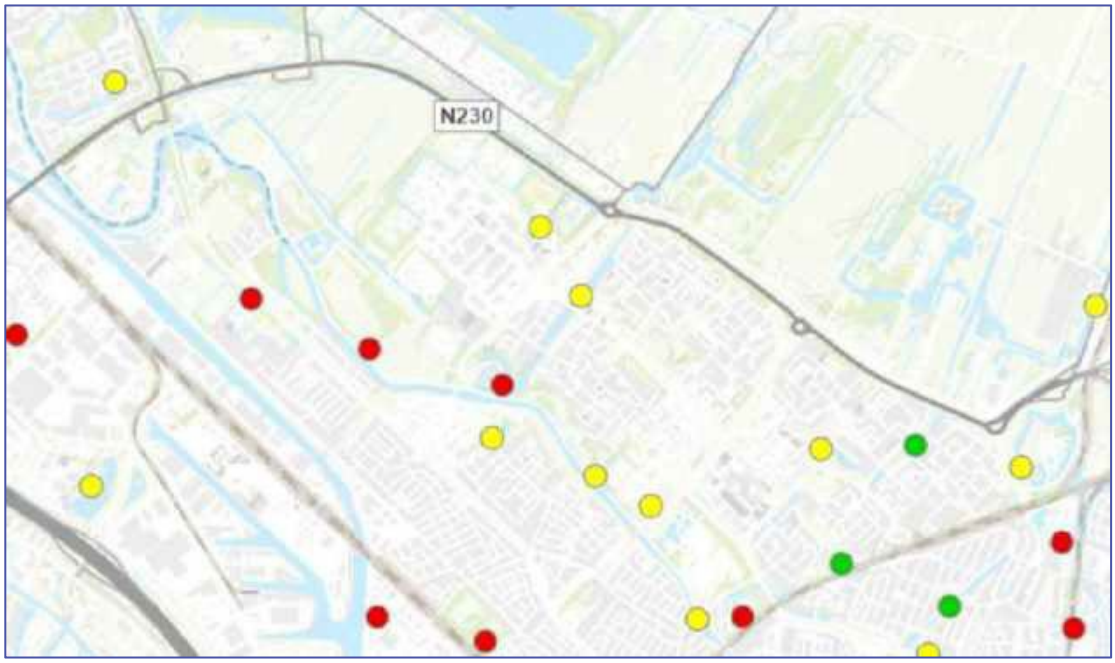
Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x	x	x	x
	Ubiquitaire stoffen		x	x	x
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	x
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	x
	Biologie totaal	x			x
	Fysische chemie	x		x	x
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	x

Figuur 6.44 Oordeel uit de factsheet van Maartensdijk

Uit bovenstaande figuren blijkt dat beide waterlichamen nog niet voldoen aan de gewenste waterkwaliteit. In de factsheet zijn maatregelen beschreven die in de planning liggen en die de kwaliteit voor chemie en biologie moeten verbeteren.

Ook in kleinere wateren in Overvecht is eens in de drie jaar de kwaliteit bepaald door middel van zogenaamde Ecoscans. Onderstaande afbeelding van HDSR toont de meest recente situatie (2021) van meer dan tien locaties in de wijk vooral bepaald op basis van water- en oeverplanten die indicatief zijn voor de ecologische situatie. Op de locaties in Overvecht varieert de waterkwaliteit van laag tot levendig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.45 Beoordeling van stadswateren in en rond Overvecht, Utrecht 202, volgend uit de Ecoscans. Rood = Laag, Geel = Zichtbaar (basis) en Groen = Levendig

Op basis van geraadpleegde bronnen lijkt de rol van bebouwing op waterkwaliteit en -kwantiteit geen tot een beperkte rol te spelen. In de huidige situatie is, voor waterkwantiteit, het neerslagtekort een belangrijkere factor.

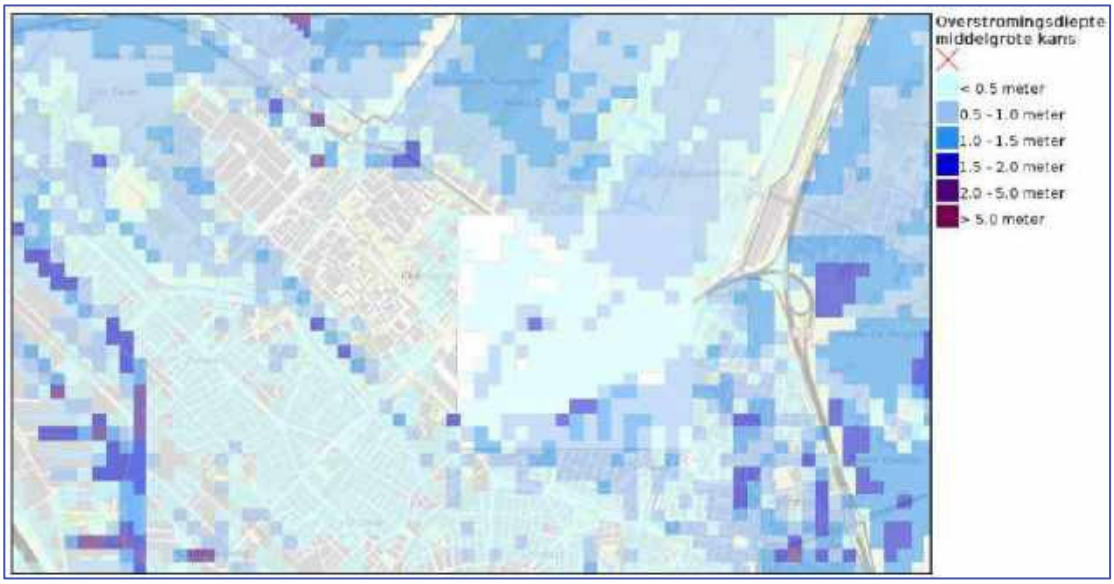
Waterkwantiteit

Om de waterkwantiteit te omschrijven is gebruik gemaakt van het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle peilbuizen in Overvecht elk jaar wel sprake is van een neerslagtekort.

Waterveiligheid

Overvecht kent een relatief laag overstromingsrisico. De overstromingsdiepte bij een overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) zorgt veelal voor een waterdiepte van minder dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.46 Waterdiepte bij overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.2.2 Autonome ontwikkeling

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit van gebieden verbetert veelal wanneer sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van het bouwrijp maken van de grond wordt vervuilde bodem verwijderd en vervangen door geschikte bodem voor de voorziene functie. Voor Overvecht is hierbij gekeken naar ontwikkelingen van gebieden waar sprake is van een spoedlocatie. Zoals te zien is in figuur 5.10 is hiervan sprake rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij het spoor is geen sprake van autonome ontwikkelingen die leiden tot verbetering van de bodem. Bij de Neckardreef/Rapenburchdreef is sprake van een initiatief om gemeentelijk vastgoed te herontwikkelen. Aangezien dit nog geen vaststaand plan is kan dit niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Ondergronds ruimtegebruik

De drukte in de ondergrond neemt in de autonome ontwikkeling toe. Dit is ook te zien in de situatieschetsen ‘straks’ en ‘later’ van het conceptdocument dat door de gemeente Utrecht beschikbaar is gesteld. De ambities om hemelwater en afvalwater gescheiden af te voeren, en Overvecht-Noord van het aardgas af te krijgen en te doen aansluiten op het warmtenet, hebben een ruimtevraag voor de ondergrond in de wijk. Bij aansluiting op het warmtenet worden, op termijn, wel de oude aardgasleidingen verwijderd. Ook worden er ‘later’ vaak extra bomen geplant, waarvan de wortels ruimte in de bodem claimen.

Grondwater

Het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers heeft betrekking op de situatie tot circa 2040. Tot die periode gaat in een deel van de wijk grootschalige rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit heeft grondwaterstijging als gevolg. Hierbij moet worden opgemerkt dat Overvecht bij uitstek geschikt is voor infiltratie. BZ Ingenieurs

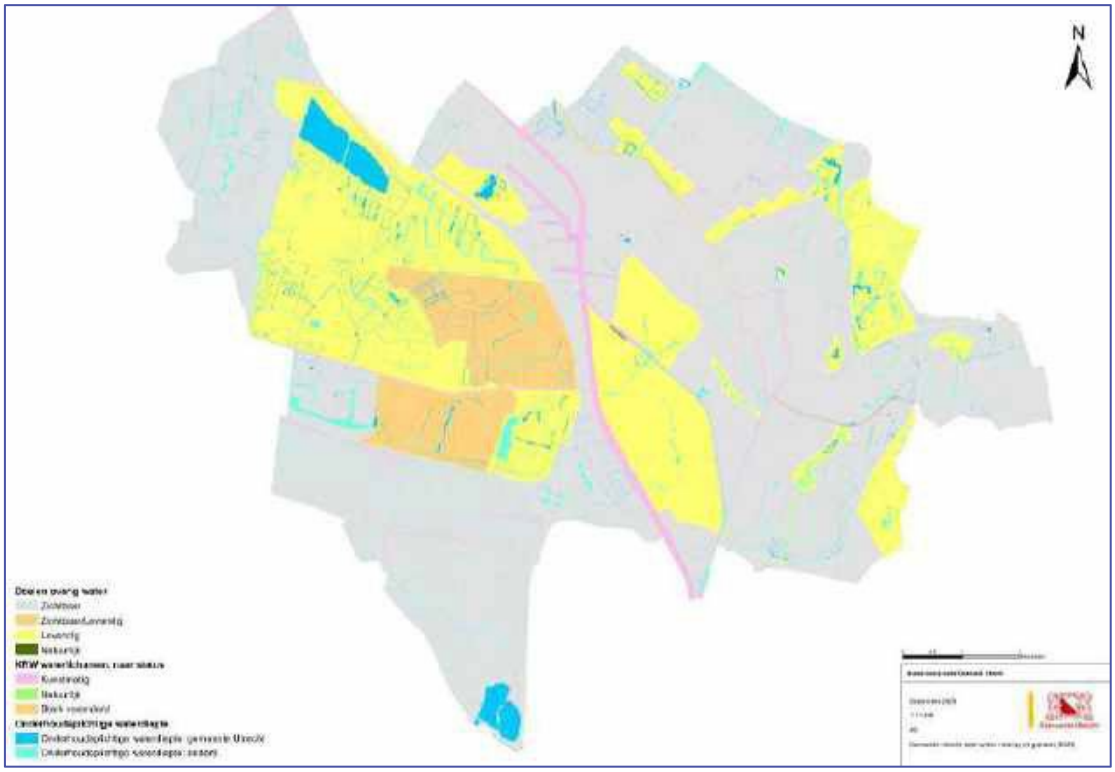
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en Managers komt tot de conclusie dat de bebouwing in Overvecht geen risico loopt als gevolg van de grondwaterstijgingen. Wel wordt benoemd dat de tijdelijk hogere grondwaterstand bij souterrains van flats die niet waterdicht zijn uitgevoerd kortstondig voor overlast kan zorgen.

Waterkwaliteit

Groenstructuurplan 2017-2030 moet op termijn leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Hierin wordt de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers in Overvecht vastgelegd, wat naar verwachting op termijn een positief effect op de ecologische waterkwaliteit in de wijk. De Utrechtse soortenlijst, een uitwerking van dit plan, voorziet daarnaast in de bescherming van verschillende, voor Utrecht belangrijke, flora en fauna. Hier is gezond water nodig, aangezien gezond water noodzakelijk is voor het versterken van de biodiversiteit. Daar tegenover staat de trend van hogere temperaturen en langere periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Dit zorgt er mogelijk voor dat de waterkwaliteit in de toekomst onder druk komt te staan.

In onderstaande figuur is te zien dat in Overvecht rond het spoor, de Vecht en Bedrijvengebied Overvecht de ambitie is uitgesproken het oppervlaktewater 'levendig' te maken. Hier worden dus stappen genomen de waterkwaliteit te verbeteren.

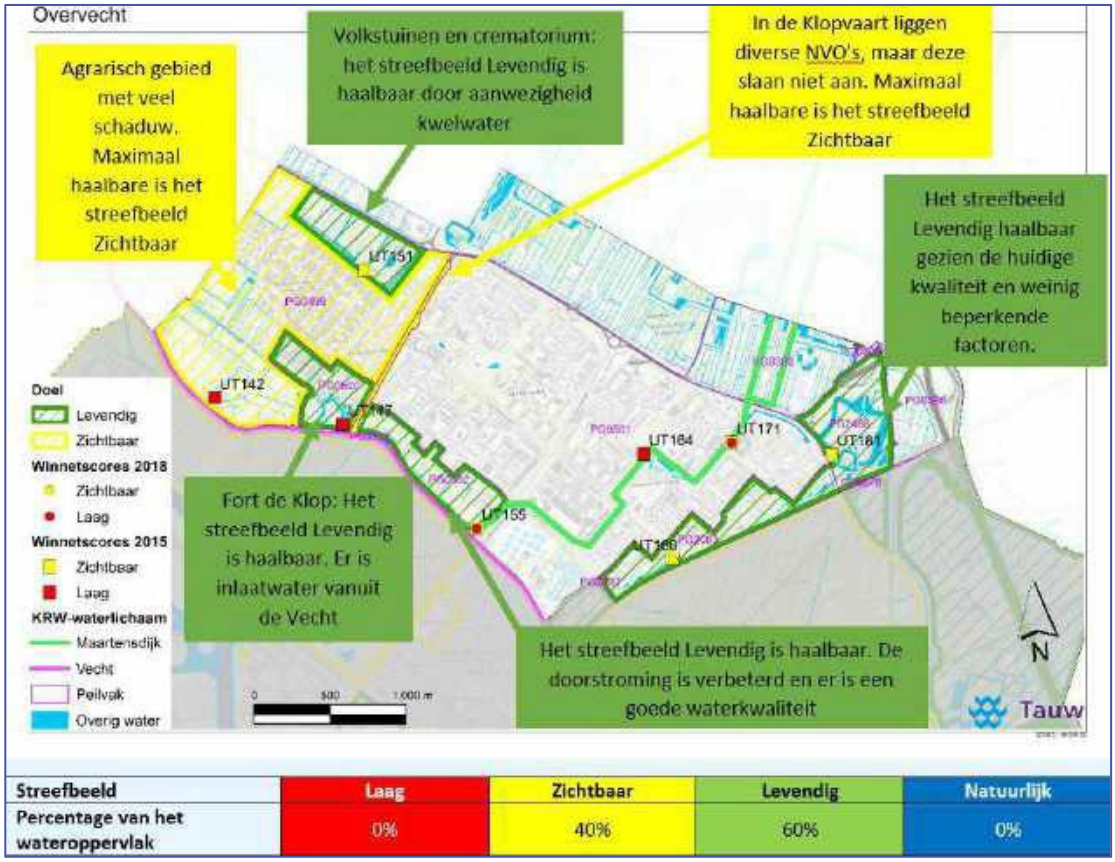


Figuur 6.47 Ambitiekaart waterkwaliteit uit de Visie Water en Riolering (bron: Gemeente Utrecht)

Dit is in meer detail uitgewerkt door TAUW in opdracht voor de gemeente Utrecht. In het rapport Doelen overig water Gemeente Utrecht van Sollie en Boon (2020), opgesteld in opdracht van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gemeente Utrecht, zijn verschillende maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de waterkwaliteit. De maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht is hieronder opgenomen.



Streefbeeld	Laag	Zichtbaar	Levendig	Natuurlijk
Percentage van het wateroppervlak	0%	40%	60%	0%

Figuur 6.48 Maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht (Sollie & Boon, 2020)

De belangrijkste conclusies zijn:

- In Overvecht is de bedekking van waterplanten vanwege diepte en/of weinig doorzicht de beperkende factor. De bedekking van kroos en flab vrijwel overal goed en zwerfvuil vormt geen knelpunt.
- Door aanwezige randvoorwaarden van het stedelijk gebied (b.v. gebruiksfuncties, dimensies van watergangen en oevers) is het streefbeeld Natuurlijk nergens haalbaar in wijk Oost.
- Wijk Overvecht is deels gevoed door nutriëntenrijk water (de KRW-waterlichamen) en deels onder invloed van schoner kwelwater (in het noordoosten van de wijk). Bij de volkstuinen/crematorium is dan ook het streefbeeld Levendig haalbaar.
- In het oostelijk deel ligt agrarisch gebied met veel schaduw, zodat het streefbeeld Zichtbaar het maximaal haalbare is.
- In de forten is het streefbeeld Levendig haalbaar door weinig beperkende factoren en huidige kwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- In de Klopvaart is maximaal het streefbeeld Zichtbaar haalbaar, omdat de aanwezige natuurvriendelijke oevers niet goed aanslaan (weinig gradiënt, ongunstig peil, geen gericht onderhoud).

Om de doelen in 2027 te realiseren zijn de volgende maatregelen benodigd:
- Inrichtingsmaatregelen: Aanplant verschillende soorten waterplanten, Oevers verflauwen, Drijvend groen
- Beheer- en onderhoudsmaatregelen: Aangepast beheer (meer natuurvriendelijk)
- Systeemmaatregelen kwantiteit: In kweldelen eventueel meer stroming om stilstaand water te voorkomen en schoon kwelwater door te voeren naar andere delen van de wijk
- Systeemmaatregelen kwaliteit: Landbouw omvormen tot natuur

Waterkwantiteit
In het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers wordt een doorkijk gegeven van de lage grondwaterstanden (zomer) en hoge grondwaterstanden (winter) tot 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt het gemiddeld maximale neerslagtekort gedurende het zomerhalfjaar met 30% toe in 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt de gemiddelde maximale bruto neerslag gedurende het winterhalfjaar met 17% toe in 2050. BZ Ingenieurs en Managers trekt de volgende conclusie:

"In Utrecht bedraagt de gemiddelde daling van de lage grondwaterstanden (RLG) in de zomer tot 2050 door klimaatverandering 0,03 meter. De gemiddelde stijging van de hoge grondwaterstanden (RHG) bedraagt 0,05 meter. Over het algemeen zijn de gemiddelde lage en hoge grondwaterstanden in het stedelijke gebied van Utrecht weinig gevoelig voor klimaatverandering."

Net als in de huidige situatie lijkt de rol van bebouwing geen tot een beperkte rol te spelen op de waterkwantiteit. In de autonome ontwikkeling speelt met name klimaatverandering een rol.

Waterveiligheid
In de autonome ontwikkeling, waarbij gekeken is naar het jaar 2050, is in delen van Overvecht sprake van een zeer kleine kans op een overstroming met een waterdiepte van meer dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 6.49 Plaatsgebonden overstromingskans in autonome ontwikkeling (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op bodem en water 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 6.38 Beoordeling bodem en water

Aspect	Indicator	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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

6.6.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Bodemkwaliteit

De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 1 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 1 wordt geen nieuwbouw beoogd in stempel 6. Dit beperkt de mogelijkheden van de omgevingsvisie om tot een integrale oplossing te komen waarbij woningen worden gerealiseerd en een spoedlocatie wordt gesaneerd. De beoordeling blijft zodoende beperkt tot een positief effect (+).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 1 de bebouwing meer gecentreerd is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 1 gebeurt dit in de vorm van gebundelde verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 80.650 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 634.200 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 1 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 1 wordt 470.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (80.650 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 1 betreft dit 470.00 m² in parken en natuurgebieden, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 80.650 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. De gemeente is daarnaast van plan mo 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren. Dit geeft een stijging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand die binnen de marges ligt. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 1 gebundeld verdicht wordt, en meer sprake is van hoogbouw, is het aantal woningen dat schade kan leiden relatief kleiner dan bij alternatief 2. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 1 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Bodemkwaliteit
De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 2 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 2 wordt 6.400 m² BVO nieuwbouw voorzien, met een footprint van 800 m². De ontwikkeling van nieuwbouw hier zou de sanering van de spoedlocatie mogelijk in de hand werken. Het verdwijnen van een spoedlocatie, of het formaat hiervan doen afnemen, gecombineerd met de algemene ambitie zorgt ervoor dat de aanwezigheid van bodemverontreinigingen sterk afneemt (++).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 2 en alternatief 1 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 2 de bebouwing meer gespreid is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 2 gebeurt dit in de vorm van gespreide verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 86.990 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 677.300 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 2 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 2 wordt 480.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (86.990 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 2 betreft dit 480.00 m² in parken en natuurgebieden, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 86.990 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, en meer sprake is van grondgebonden woningen, is het aantal woningen dat schade kan leiden bij een overstroming relatief groter dan bij alternatief 1. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 2 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.4 Mitigerende maatregelen

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om onder de omgevingsvisie de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Hier zit raakvlak met het thema energie. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

6.7 Klimaatadaptatie

6.7.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.39 Beleidskader klimaatadaptatie

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Landelijke maatlat (2023)	In 2023 is de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Deze maatlat beschrijft doelen en prestatie-eisen waaraan voldaan moet worden om toekomstbestendig te ontwikkelen.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water en Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op: • De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.

Toetsingskader

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

Tabel 6.40 Toetsingskader klimaatadaptatie

Indicator	++	+	0	-	--
Fysiologisch hittestressniveau	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk af	Fysiologisch hittestress-niveau neemt af	Fysiologisch hittestress-niveau blijft gelijk	Fysiologisch hittestress-niveau neemt toe	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk toe
Potentieel maximaal neerslagtekort	Neerslagtekort neemt sterk af	Neerslagtekort neemt af	Neerslagtekort blijft gelijk	Neerslagtekort neemt toe	Neerslagtekort neemt sterk toe

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 1 uur	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk af	Waterdiepte bij hevige bui neemt af	Waterdiepte bij hevige bui blijft gelijk	Waterdiepte bij hevige bui neemt toe	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk toe

6.7.2 Omschrijving referentiesituatie

6.7.2.1 Huidige situatie

Hittestress

Als de gevoelstemperatuur te hoog is, krijgen mensen last van hittestress. Dat kan vanaf een gevoelstemperatuur van 23 ºC. Onderstaande kaart laat zien waar het relatief warmer voelt en welke plekken in de stad dan het minst comfortabel zijn. Het gaat hier om de gevoelstemperatuur buiten, dus niet binnen in gebouwen. De kaart presenteert de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC tussen 12:00-18:00 op een hete zomerdag. Hiervoor is gebruik gemaakt van weermetingen op 1 juli 2015. Dit is een hete dag die ongeveer eens in de 5,5 jaar voorkomt in het huidige klimaat. Gevoelstemperatuur wordt ook wel de fysiologisch equivalente temperatuur of PET genoemd.

Figuur 6.50 Hittekaart gevoelstemperatuur huidige situatie (bron: Klimaateffectatlas)

Te zien is dat op verschillende plekken in Overvecht de kaart rood uitslaat. In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ervaring en het Fysiologisch hittestressniveau, gekoppeld aan de gevoelstemperatuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.41 Onderverdeling gevoelstemperatuur, ervaring van temperatuur en Fysiologisch hittestressniveau

Gevoelstemperatuur in ºC	Ervaring	Fysiologisch hittestressniveau
18-23	Comfortabel	Geen hittestress
23-29	Beetje warm	Lichte hittestress
29-35	Warm	Matige hittestress
35-41	Heet	Grote hittestress
>41	Zeer heet	Extreme hittestress

In Overvecht zijn vrij veel rode vlekken te zien, afgewisseld met gele vlekken (ongeveer 37 ºC). Hier is sprake van grote hittestress, met uitschieters die extreme hittestress aantonen. Zoals eerder benoemd laat de kaart metingen zien uit 2015. Dit is relatief oude informatie. Er kan aangenomen worden dat in 2023 hogere waarden gemeten worden.

Dat Overvecht hittestress kent is niet verrassend. De Randstad, waar Utrecht deel van uitmaakt, is warmer dan andere delen van Nederland. De oorzaak hiervan is de hoge verstedelijkingsgraad van de Randstad. Stedelijke gebieden hebben te maken met een stedelijk hitte eiland effect. Het stedelijk hitte eiland effect is het fenomeen waarbij stedelijke gebieden warmer zijn dan de omliggende landelijke gebieden, als gevolg van menselijke activiteiten. Dit komt door het absorberen en vasthouden van warmte door gebouwen en bestrating, en door het gebrek aan groene plekken. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen en hogere energiekosten, en heeft ook invloed op het milieu en de klimaatverandering. Onderstaande figuur, dat het stedelijke hitte eiland effect van Overvecht laat zien, toont aan dat de wijk een groter hitte eiland effect kent dan de noordelijk gelegen landelijke gebieden, maar lager dan dat van het centrum van Utrecht. Waar het stedelijk hitte eiland effect hier meer dan 2 °C betreft, komt dit in Overvecht tot 1.6-1.8 °C.

Figuur 6.51 Stedelijk hitte eiland effect in Overvecht (bron: Klimaateffectatlas)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De mate van hittestress in Overvecht is dus groot. Hierbij moet worden opgemerkt dat de afstand tot een koele plek in Overvecht relatief klein is (zie onderstaande figuur). Dit betekent niet dat er minder sprake is van hittestress, maar wel dat relatief koele plekken dichtbij zijn. In Overvecht is een koele plek veelal binnen 200 meter te vinden. Hiermee wordt de hoge gevoelstemperatuur enigszins gemitigeerd.

Figuur 6.52 Afstand tot een koele plek (bron: Klimaateffectatlas)

Droogte

In de huidige situatie kent Overvecht (net als de rest van Utrecht) een potentieel maximaal neerslagtekort van 150 tot 180 millimeter. Vergeleken met andere delen van Nederland is dit een redelijk beperkt neerslagtekort. Dit neerslagtekort kan verschillende problemen veroorzaken. Een van die problemen is bodemdaling. De bodem in Overvecht is grotendeels opgebouwd uit rivierklei. Hoewel klei gevoelig kan zijn voor bodemdaling, wordt er weinig bodemdaling waargenomen in Overvecht volgens de Klimaateffectatlas. Een voordeel van klei als ondergrond is dat regenwater goed vastgehouden wordt in de bodem. Dit betekent dat in droge periodes het grondwater minder ver uitzakt dan bijvoorbeeld zandgronden, waardoor natuur minder snel uitdroogt. Een ander potentieel probleem is een tekort aan drinkwater. Op dit moment hebben een aantal drinkwaterbedrijven aangegeven dat hun limiet binnenkort bereikt wordt van hoeveelheid drinkwater wat geleverd kan worden.

Om droogte te voorkomen, heeft de gemeente Utrecht beleid op het vasthouden van neerslag, om droogte te voorkomen. In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering wordt uiteengezet dat de gemeente de ambitie heeft om 90% van de neerslag vast te houden en hoe ze dit willen bereiken.

Wateroverlast

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de Klimaateffectatlas is gekeken naar de wateroverlast in Overvecht in de huidige situatie. Hier vallen een aantal plekken in de wijk op. In de woongebieden van de wijk kennen met name donkerblauwe gebieden in de openbare ruimte een hoge waterdiepte bij een bui een hevige bui van 80 millimeter in één uur. Hiervan is sprake bij Park de Watertoren, het Sjanghaipark, Park de Gagel en de groene verbinding tussen het Sjanghaipark en Park de Gagel. Ook de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht kennen een redelijk hoge waterdiepte bij een hevige bui. Volgens vigerend beleid is water op straat geaccepteerd bij een bui van 80 mm per uur, maar mag deze niet tot schade leiden. Bij een dergelijke bui is op infrastructuur in de wijk op meerdere plekken sprake van een waterdiepte van 15 centimeter. Bij deze waterhoogte is normaal verkeer niet meer mogelijk en worden ook hulpdiensten gehinderd in hun werk. Op onderstaand figuur is te zien dat Overvecht op veel plekken last heeft van wateroverlast, meer dan de meeste wijken in Utrecht.

Figuur 6.53 Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in één uur (bron: Gemeente Utrecht)

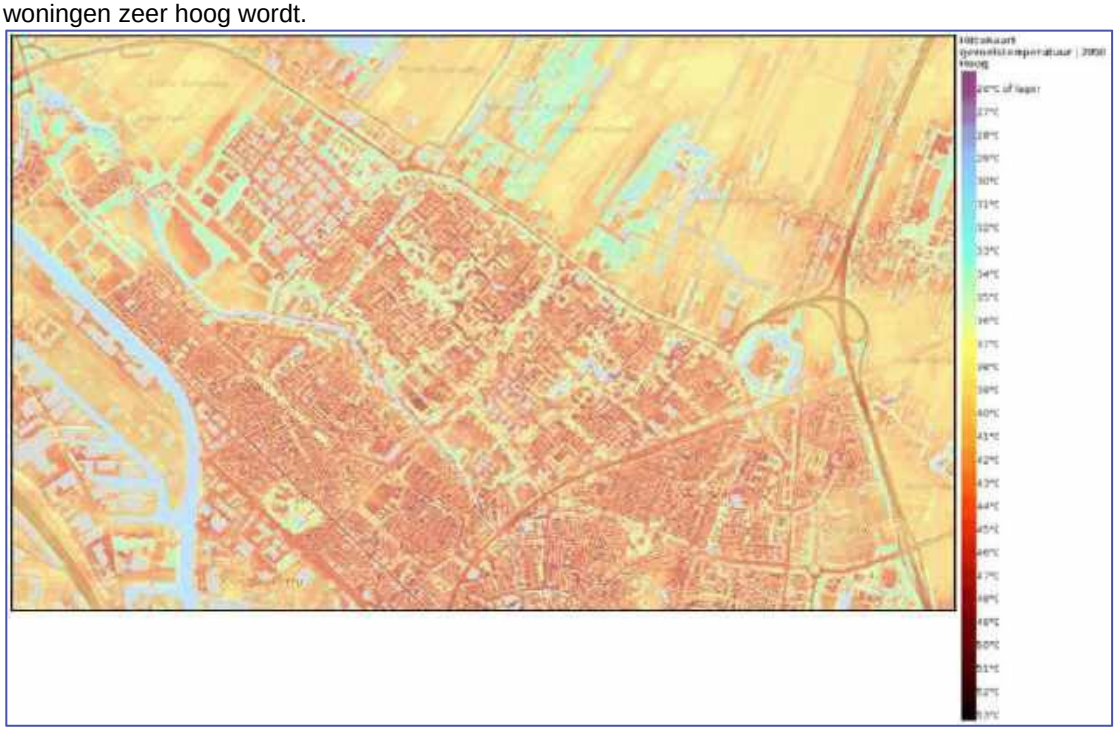
6.7.2.2 Autonome ontwikkeling

Hittestress

In 2050, de autonome situatie die wordt aangehouden door de Klimaateffectatlas, is de gevoelstemperatuur op een hete dag hoger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie nog redelijk veel gebieden geel kleuren, is in onderstaand kaartbeeld te zien dat het aantal gele vlekken is afgenomen en de donkere vlekken donkerder zijn. In de huidige situatie wordt de hoge

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gevoelstemperatuur nog enigszins gecompenseerd door het grote aantal koele plekken in Overvecht. In de autonome ontwikkeling is de gevoelstemperatuur zodanig hoog dat deze argumentatie niet meer opgaat. Gezien de vele hotspots die ontstaan en gezien de bouwstijl (veel flats met platte daken, doorzonwoningen) valt aan te nemen dat de gevoelstemperatuur in woningen zeer hoog wordt.



Figuur 6.54 Hittekaart gevoelstemperatuur autonome ontwikkeling

Droogte

In de toekomst neemt droogte mogelijk sterk toe. Het 'hoge scenario' dat de Klimaateffectatlas laat zien, toont aan dat het potentieel maximaal neerslagtekort in Overvecht (net als de rest van Utrecht) oploopt tot 210 tot 240 millimeter. Deze toename is in lijn met de toename van het potentieel maximaal neerslagtekort dat elders in Nederland wordt verwacht, maar is een sterke stijging in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast kent Utrecht een dreigend drinkwatertekort in de toekomst. Volgens het RIVM is het noodzakelijk om het drinkwatergebruik te verlagen en drinkwaterproductie te verhogen om aan de vraag naar drinkwater te kunnen blijven voldoen. Hoewel er binnen Overvecht weinig mogelijkheid is om meer water te winnen, kan er wel veel water bespaard worden. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept in haar kamerbrief 'Water en Bodem bij ruimtelijke ordening' op tot het verlagen van drinkwatergebruik.

Desondanks zijn er meerdere aspecten op het gebied van droogte die weinig tot geen problemen veroorzaken. Zo is het risico op bodemdaling klein, is er geen risico op paalrot, is er veel oppervlaktewater waar water opgevangen kan worden en de bodemsoort (klei) is goed in staat om water vast te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wateroverlast

De Klimaateffectatlas geeft geen doorkijk naar de waterdiepte bij een hevige bij van 70 millimeter in 2 uur in 2050. Wel wordt door het KNMI uitgegaan van meer hevige buien in de toekomst. Daarnaast berekende het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) dat de hoeveelheid neerslag tijdens hevige buien 3,9% tot 21,3% hoger kan zijn in 2050 in het WL-scenario van de KNMI. Dit kan extra druk op de riolering en het oppervlaktewatersysteem leggen, waardoor er meer sprake is van een wateroverlastrisico in Overvecht.

Een van de autonome ontwikkelingen in Overvecht is het herinrichtingen van het Amazonekwartier. Hier wordt onder andere het riool vervangen en wordt het gebied gemaakt voor het opvangen van grote regenbuien. Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen houdt Utrecht rekening met wateroverlast, met het programma Waterproof030. Zo wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten zoveel mogelijk groen aangelegd en wordt waar mogelijk asfalt (en tegels) verwijderd, wordt gezorgd voor een goed werkend riool, de afstroming van water door het wegdek en het opvangen van regenwater in de grond. Hoewel deze ontwikkelingen het risico op wateroverlast verlagen, is niet duidelijk of deze ontwikkelingen voldoende zijn om de toekomstige veranderingen op te vangen.

6.7.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op klimaat 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 6.42 Beoordeling klimaatadaptatie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+

6.7.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 1 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.15 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 1 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 2.

Tabel 6.43 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische hittestressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van bewoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.15 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 1 voor de omgevingsvisie toe. Dit heeft een positief effect (+) op het voorkomen van droogteproblematiek: de aanvulling van het grondwater neemt toe. Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder meer door de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aan te passen. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 2 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.16 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 2 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 1.

Tabel 6.44 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische stressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van inwoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.16 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 2 voor de omgevingsvisie toe: de aanvulling van het grondwater neemt toe (+). Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder andere door afvalwaterstromen te scheiden. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.7.4 Mitigerende maatregelen

Voor klimaatadaptatie zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.8 Omgevingsveiligheid

6.8.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.45 Beleidskader omgevingsveiligheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom buisleidingen met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevb is van toepassing op de aanleg, het gebruik en het onderhoud van buisleidingen en heeft als doel de risico's voor mens en milieu te minimaliseren. Het Bevb richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die gebruik maken van buisleidingen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevb bevat onder andere regels voor de afstand tussen buisleidingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom buisleidingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsbeheerssysteem door buisleidingbeheerders. Het Bevb is van kracht sinds 1 januari 2011 en is gebaseerd op Europese richtlijnen voor de veiligheid van buisleidingen. De wetgeving wordt regelmatig aangepast en geëvalueerd om de veiligheid rondom buisleidingen te blijven waarborgen.
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op bedrijven die vallen onder het zogenaamde Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), maar bijvoorbeeld ook tankstations en bedrijven met grote ammoniakkoelinstallaties. Het Bevi richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevi bevat onder andere regels voor de afstand tussen inrichtingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom inrichtingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsrapportage door inrichtingbeheerders.
Omgevingswet	In het kader van de Omgevingswet is de belangrijkste verandering voor omgevingsveiligheid het werken met aandachtsgebieden. Er zijn ook een aantal andere wijzigingen. De belangrijkste hiervan zijn:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Gemeenten werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid. Dit is een andere manier van omgaan met het groepsrisico. • Een zeer kwetsbaar gebouw is een nieuwe categorie gebouwen die overheden extra moeten beschermen. • Het Register Externe Veiligheidsrisico's vervangt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Ook blijven onder de Omgevingswet enkele zaken hetzelfde, bijvoorbeeld: • De toets aan het plaatsgebonden risico blijft bestaan. • Onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag ook rekening houden met het groepsrisico.
Gemeentelijk	
Nota omgevingsveiligheid	De Nota omgevingsveiligheid van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat tot doel heeft de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen in situaties waarin sprake is van gevaarlijke stoffen of andere veiligheidsrisico's. De nota beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid en de maatregelen die genomen worden om de risico's te minimaliseren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de aanwezigheid van risicobronnen zoals bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en de afstand tussen deze bronnen en kwetsbare objecten zoals scholen en woonhuizen. De nota beschrijft ook de rol van de gemeente Utrecht bij het beheren van de risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo wordt beschreven hoe de gemeente omgaat met vergunningverlening en handhaving bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en hoe de gemeente de bevolking informeert over mogelijke risico's. De Nota omgevingsveiligheid is gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en wordt regelmatig geactualiseerd om de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen.

Toetsingskader

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

Tabel 6.46 Toetsingskader omgevingsveiligheid

Indicator	++	+	0	-	--
Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Groepsrisico en plaatsgebonden risico blijft gelijk	Toename groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke toename groepsrisico en plaatsgebonden risico

6.8.2 Omschrijving referentiesituatie

Om iets te zeggen over omgevingsveiligheid worden gekeken naar het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Risicokaart.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.2.1 Huidige situatie

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In Overvecht liggen enkele risicobronnen op het gebied van omgevingsveiligheid. Een daarvan is het spoor: Overvecht wordt in het zuidoosten begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Deze route maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast loopt door Overvecht een aardgasleiding. Het betreft een hogedrukaardgasleiding van Gasunie met het nummer W-500-01. Ten slotte zijn in Overvecht twee LPG-tankstations aanwezig.

Figuur 6.55 Risicokaart van het plangebied

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is een inrichting die in het kader van omgevingsveiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden. De RWZI is een inrichting zonder PR-contouren en zonder invloedsgebied.

6.8.2.2 Autonome ontwikkeling

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In bestemmingsplan Overvecht-noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) is te lezen dat de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid niet wezenlijk afwijkt van de veiligheidseisen uit de risiconormering van de rijksoverheid. In de autonome ontwikkeling is geen sprake van nieuwbouwplannen in de buurt van locaties waar sprake is van potentiële risicobronnen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op omgevingsveiligheid 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 6.47 Beoordeling omgevingsveiligheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

6.8.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 1 komen er 1.000 nieuwe woningen in het stationsgebied. Het stationsgebied ligt direct aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling Basisnet is echter geen risicoruimte opgenomen, omdat het aantal transporten beperkt. De sterke toename van het aantal woningen in stationsgebied zorgt naar verwachting echter voor een toename van het groepsrisico (-).

6.8.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 2 komen er 400 woningen in het stationsgebied. Dit is minder dan in alternatief 1. Wel komen er meer woningen bij in stempel 11 en stempel 12 (totaal 100), waarin een buisleiding waarmee gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze toename van woningen in gebieden met omgevingsveiligheidsbronnen zorgt naar verwachting voor een toename van het groepsrisico en plaatsgebonden risico (-).

6.8.4 Mitigerende maatregelen

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht verhogen. Overschrijding van de het groepsrisico zal in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

6.9.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema archeologie en cultuurhistorie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.48 Beleidskader archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Erfgoedlabel	Het Europees Erfgoedlabel is een programma van de EU om cultureel en historisch erfgoed in Europa te promoten en te beschermen. Het label wordt toegekend aan plaatsen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de Europese geschiedenis en cultuur.
Europees Verdrag inzake de bescherming van archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta)	Dit verdrag heeft als doel om het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van archeologische vindplaatsen en de regelgeving rondom opgravingen.
Nationaal	
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciaal	
Erfgoednota provincie Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Gemeentelijk	
Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden'	De Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht voor de periode 2018-2031. De nota heeft als doel om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden, en om het erfgoed een belangrijke rol te laten spelen in de stad en de samenleving. De nota beschrijft het erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar monumenten, archeologie en cultuurhistorische groenblauwe structuren, stedenbouwkundige ensembles en landschap. Daarnaast beschrijft de nota de maatregelen die genomen worden om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden en in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van monumenten, de regelgeving rondom opgravingen, de bescherming van het cultuurhistorische structuren, groen en landschap en cultuurhistorie als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Verder beschrijft de nota de rol van het erfgoed in de stad en de samenleving. Het erfgoed wordt gezien als een belangrijke factor voor de identiteit van de stad en als een middel om mensen te verbinden.
Visie Religieus erfgoed	De Visie Religieus Erfgoed van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat beschrijft hoe de gemeente Utrecht omgaat met het religieus erfgoed in de stad. Het doel van de visie is om het religieus erfgoed te beschermen en te behouden. De visie beschrijft het religieus erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar onder andere kerken, kloosters en andere religieuze gebouwen. Daarnaast beschrijft de visie de maatregelen die genomen worden om het religieus erfgoed in de stad te

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de financiering van restauraties en het vinden van nieuwe functies voor religieuze gebouwen.

Toetsingskader

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

Tabel 6.49 Toetsingskader archeologie en cultuurhistorie

Indicator	++	+	0	-	--
Behoud archeologische waarden	Sterke toename archeologische waarden	Toename archeologische waarden	Behoud archeologische waarden	Afname archeologische waarden	Sterke afname archeologische waarden
Behoud cultuurhistorische waarden	Sterke toename cultuurhistorische waarden	Toename cultuurhistorische waarden	Behoud cultuurhistorische waarden	Afname cultuurhistorische waarden	Sterke afname cultuurhistorische waarden

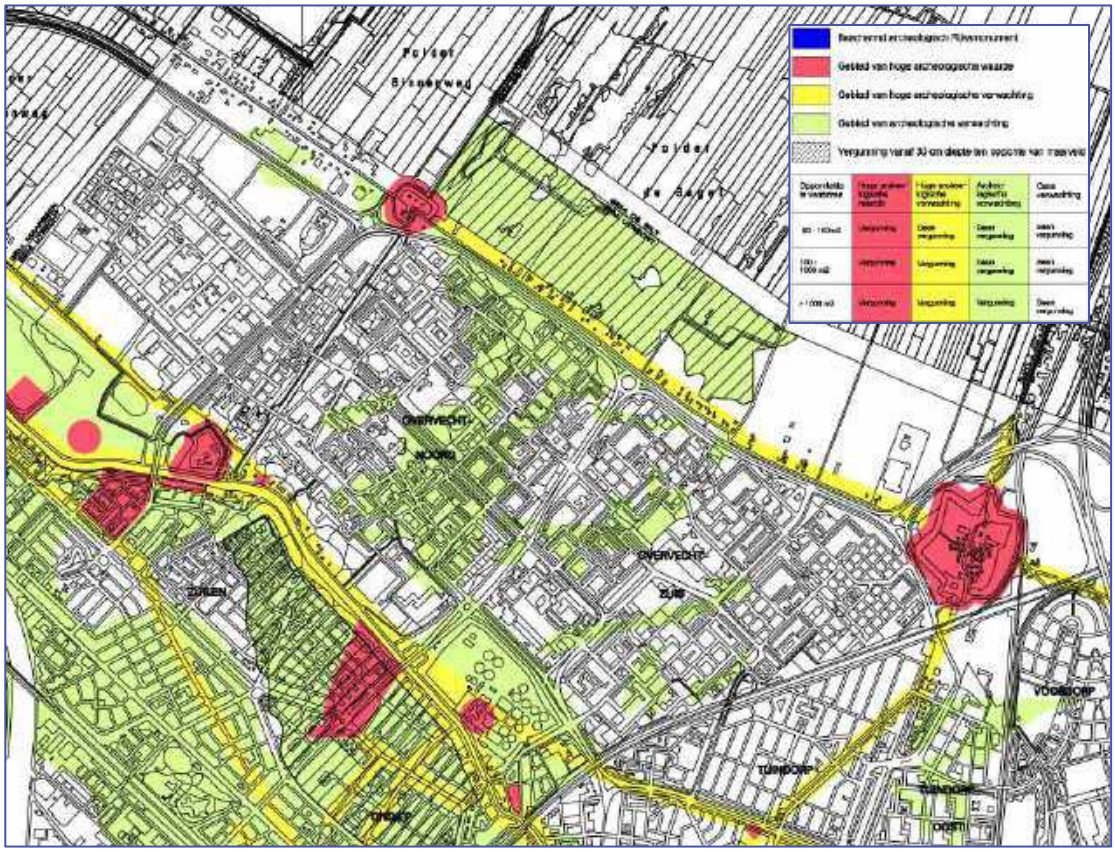
6.9.2 Omschrijving referentiesituatie

6.9.2.1 Huidige situatie

Archeologie

Overvecht is drie forten rijk, Fort de Gagel, Fort Blauwkapel en Fort aan de Klop, welke het meest opvallen in de archeologische verwachtingenkaart. Andere gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn het plantsoen Rosendaal, de Israëlitische begraafplaats en een woonblok tussen de Anthoniedijk en de Hoogstraat. Naast Fort de Gagel en Fort Blauwkapel zijn alle gebieden met een hoge archeologische verwachting gelegen aan de Vecht. Verder liggen in Overvecht met name grote delen die een archeologische verwachting of geen archeologische verwachting kennen. Aanwezige archeologische waarden worden in de huidige situatie goed beschermd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

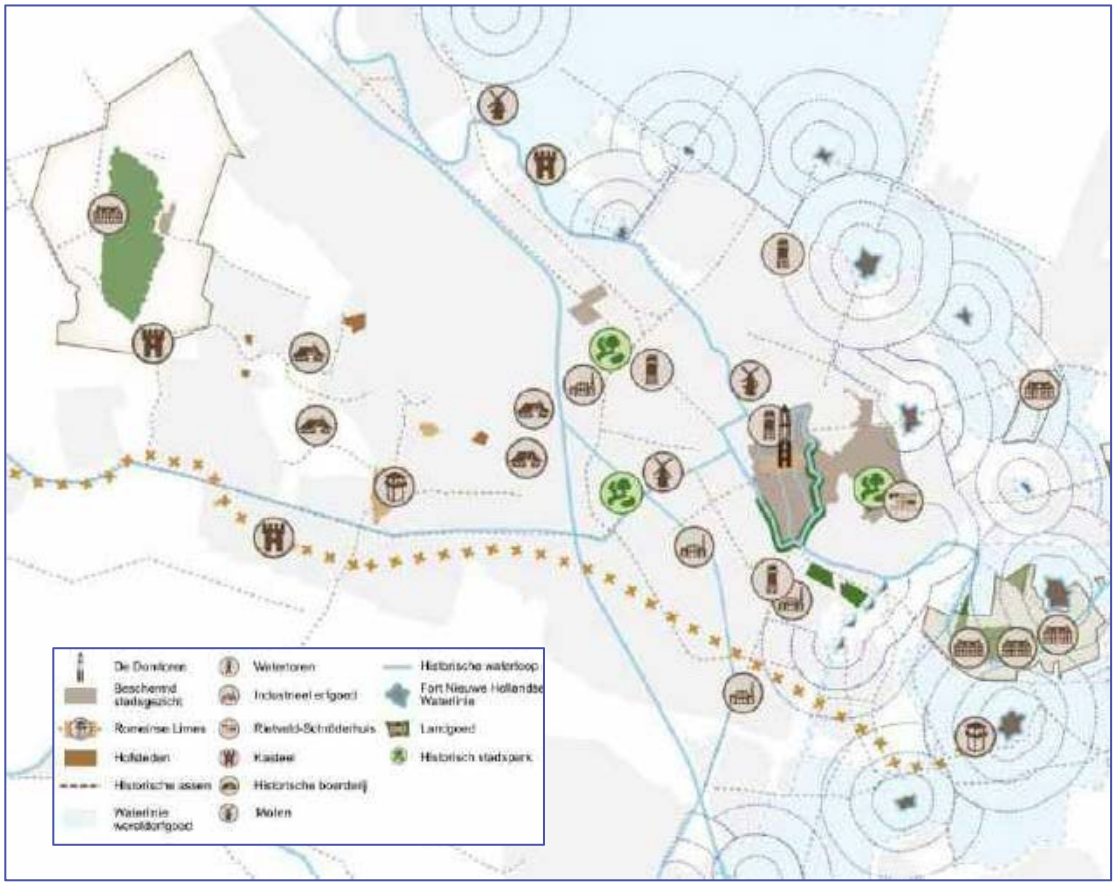


Figuur 6.56 Archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Utrecht

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie wordt gekeken naar meerdere onderdelen: de rijksmonumenten in Overvecht, gemeentelijke monumenten, beschermde stadsgezichten en de stedenbouwkundige en groenblauwe cultuurhistorische waarden. De rijksmonumenten zijn de watertoren, Fort de Gagel, Fort de Klop en de Klopvaart en Fort Blauwkapel. De forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterline.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.57 Historische hoogtepunten gemeente Utrecht, in het noorden Overvecht met de Hollandsche Waterlinie en watertoren (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

Het UNESCO werelderfgoed kan worden opgedeeld in onderdelen van de 'site' en onderdelen van het attentiegebied. Van de site mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Wel mag de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie worden versterkt. De volgende gebieden maken onderdeel uit van de site:

- Fort aan de Klop (en omgeving)
- Fort de Gagel
- Fort Blauwkapel
- Vecht (en Vechtdijk ten noorden van de Klopvaart)
- Klopvaart en Klopdijk (inclusief het park langs de Klopvaart)
- Gageldijk
- Noorderpark

In het attentiegebied mogen ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de kenwaarden van het werelderfgoed. De volgende gebieden maken onderdeel uit van het attentiegebied:

- Zone zuidoostelijk van Klopvaart
- Zone zuidwestelijk van Gageldijk (NRU)
- Zone zuidwestelijk en zuidelijk van Fort Blauwkapel

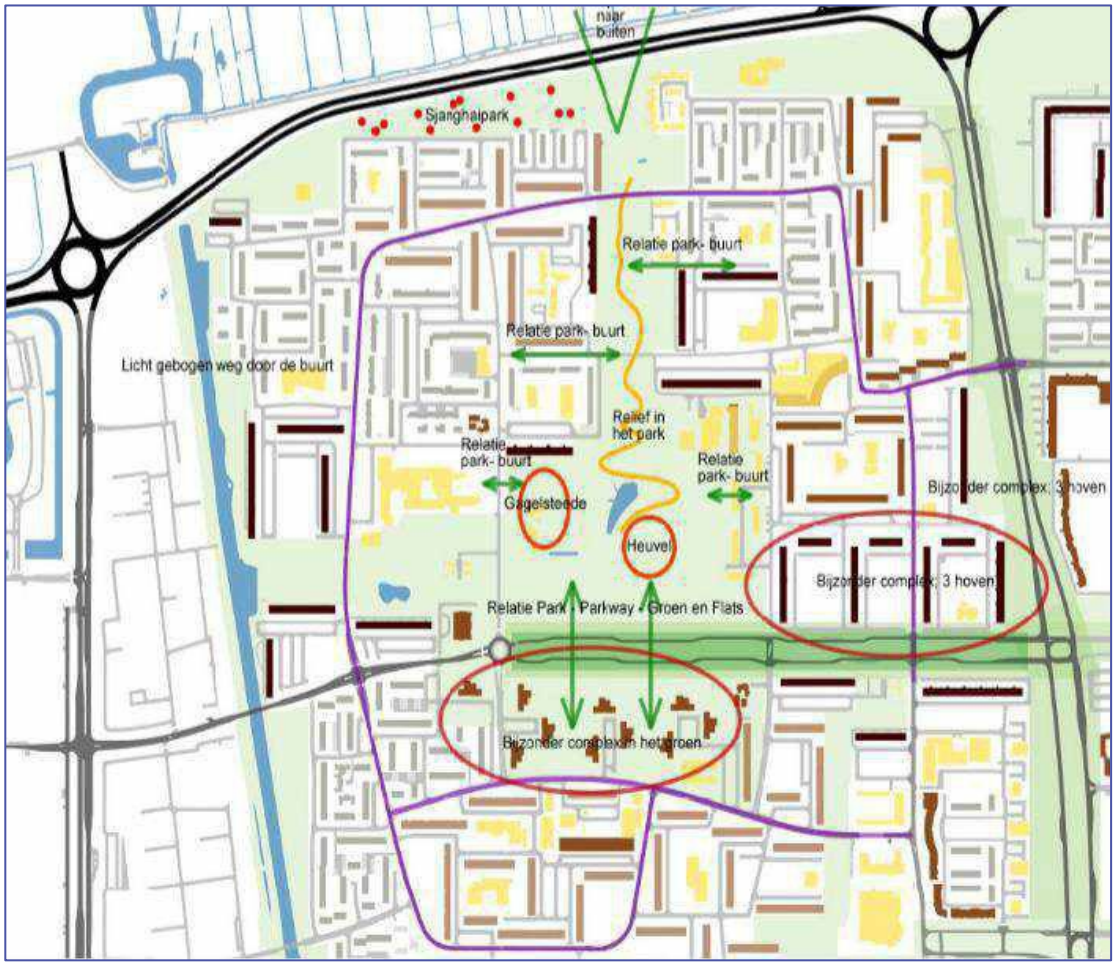
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Zone zuidelijk Fort De Gagel

In Overvecht zijn daarnaast meerdere gemeentelijke monumenten. Dit betreft deels oudere bebouwing aan de randen, zoals langs de Gageldijk en de Vechtdijk, veelal van oorsprong agrarische bebouwing, gerealiseerd ver voor de aanleg van Overvecht. Voorts zijn gemeentelijk monument de experimentele flats, op Marowijnedreef 1-51, Pernambucodreef 1-45, Cayennedreef 1-52, Trinidaddreef 1-15, Sao Paolodreef 2-46 en Trinidaddreef 1-15. De experimentele flats maken zijn sinds 2017 gemeentelijk monument. In Overvecht-Zuid zijn twee kerken aangewezen als gemeentelijk monument. Ook aangewezen als gemeentelijk monument zijn een drietal gebouwen in het centrale winkelcentrum: de warmtecentrale aan de Esmoreitdreef, het C&A-gebouw (Roelantdreef) en de apotheek (Roelantdreef 232).

Overvecht kent deels een beschermd stadsgezicht: de directe omgeving van Slot Zuylen. Dit stadsgezicht ligt grotendeels in de gemeente Stichtse Vecht (en daarmee buiten Overvecht), maar is opgenomen in het Overvechtse deel van de Welstandsnota van de gemeente Utrecht. Aan de stedenbouwkundige opzet en structuur van Overvecht kunnen eveneens cultuurhistorische waarden worden toegekend. In de Erfgoednota is opgenomen dat per wijk de belangrijkste stedenbouwkundige karakteristieken en waarden in kaart worden gebracht. Als voorbeeld is de kaart met karakteristieken van Overvecht-Noord opgenomen in de nota. Onder deze karakteristieke cultuurhistorische waarden vallen onder andere de Carnegiedreef als groene ‘parkway’ met daaraan de drie grote hoven in Overvecht-Noord en de singelstructuur met kenmerkende inrichting tussen Dorbeeldreef en Mignondreef. Voorts zijn van de parken cultuurhistorische analyses gemaakt met daarin de belangrijkste cultuurhistorische waarden. Het Sjanghaipark is eveneens aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

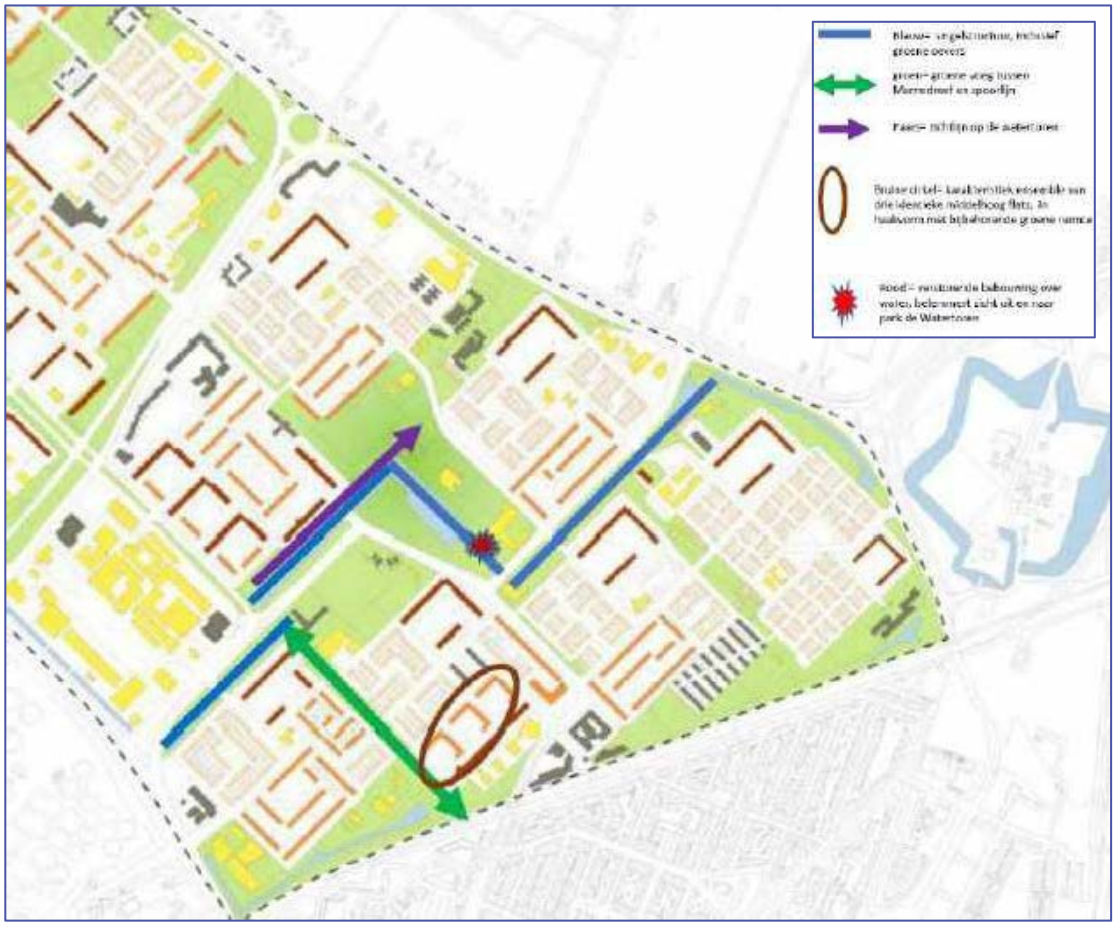
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.58 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

In Overvecht-Zuid is sprake van cultuurhistorische waarden in de blauwe singelstructuur. Deze singelstructuur wordt ter hoogte van de Moldaudreef onderbroken door het verpleeghuis Nieuw Tamarinde. Door de bebouwing wordt het zicht op park de Watertoren onderbroken. Ten zuiden hiervan zijn drie karakteristieke middelhoge flats als waardevol aangemerkt. Ook de groene voeg tussen de Marnedreef en de spoorlijn is als waardevol gemarkeerd door de gemeente Utrecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.59 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Gemeente Utrecht)

6.9.2.2 Autonome ontwikkeling

Archeologie

Zoals te zien is op figuur 5.14 zijn de gebieden met een hoge archeologische waarde te vinden rond de forten in Overvecht. Rond de Vecht en de Gageldijk is sprake van een hoge archeologische verwachting. Ruimtelijke autonome ontwikkelingen die gepland zijn vallen met name buiten deze gebieden, meer richting het hart van Overvecht. Hier is hooguit sprake van een archeologische verwachting, maar is een vergunning tot 1.000 m² niet noodzakelijk. De verwachting is dan ook dat de archeologische waarden in de autonome ontwikkeling niet in het geding komen.

Cultuurhistorie

In Overvecht is sprake van een potentieel nieuw gemeentelijk monument: voor station Overvecht is recent (31 augustus 2023) het voornemen tot aanwijzen gestart. De autonome ontwikkelingen die in het planMER worden beschouwd hebben naar verwachting zeer beperkt effect op de cultuurhistorische waarden van Overvecht. Een autonome ontwikkeling, de watertoren, is echter rijksmonument. Voor de herbestemming van de watertoren, en de directe omgeving hiervan, is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geen cultuurhistorisch onderzoek achterhaald. De impact op de cultuurhistorische waarde is binnen dit planMER zodoende niet in beeld.

6.9.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op archeologie en cultuurhistorie 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 6.50 Beoordeling archeologie en cultuurhistorie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0

6.9.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 1 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gebundeld verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

De HOV-as, die in alternatief 1 gerealiseerd moet worden, kan mogelijk effect hebben op de inrichting van de Carnegiedreef. De groene Carnegiedreef is in de Erfgoednota opgenomen als waardevol omschreven groene 'parkway'. Eventuele verwijdering van het groen, om plaats te maken voor de HOV-lijn naast de autoweg, zou deze waarde aantasten. De verwachting is echter dat de huidige autoweg hier gebruikt kan worden als HOV-strook, omdat er in onderzoeksalternatief 1 geen autoverkeer meer over de Carnegiedreef rijdt.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 1 beoordeeld als neutraal (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.9.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 2 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gespreid verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 2 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.4 Mitigerende maatregelen

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

6.10 Ruimtelijke kwaliteit

6.10.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 6.51 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Handvest voor de ruimtelijke ordening	Dit handvest beschrijft de visie van de EU op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de leefbaarheid en de duurzaamheid van Europa te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Europa, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het cultureel erfgoed.
Europese Agenda Stad	De Europese Agenda Stad heeft als doel om de steden in Europa aantrekkelijker, duurzamer en veerkrachtiger te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van steden, de inrichting van de openbare ruimte en de betrokkenheid van burgers bij de ontwikkeling van steden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en groen.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Utrecht 2050	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de provincie leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de provincie, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen. Onder
Erfgoednota Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur.
Gemeentelijk	
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) van de gemeente Utrecht beschrijft de visie en de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte in de stad te verbeteren. Het doel van de Kadernota is om de openbare ruimte in de stad aantrekkelijker, veiliger en duurzamer te maken. De nota beschrijft de kwaliteitscriteria voor de openbare ruimte in de stad, zoals de inrichting van straten, pleinen, parken en groenstroken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de toegankelijkheid, de belevingswaarde en de veiligheid van de openbare ruimte. De Kadernota beschrijft ook de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de verlichting, het vergroenen van de stad en het verminderen van zwerfafval. Daarnaast beschrijft de Kadernota ook de rol van de gemeente en de samenwerking met bewoners en andere partners bij het verbeteren van de openbare ruimte.
Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een visiedocument dat de lange termijn visie en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht beschrijft. De RSU zet de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten op een rij: • Rijke historie en erfgoed

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Compacte stad te midden van diverse landschappen • Knooppunt in nationaal netwerk • Hoogontwikkeld kennescluster en voorzieningenniveau • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen
Erfgoednota	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.

Toetsingskader

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

Tabel 6.52 Toetsingskader ruimtelijke kwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Structuur	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk toe	De belevingswaarde van de structuur neemt toe	De belevingswaarde van de structuur blijft gelijk	De belevingswaarde van de structuur neemt af	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk af
Identiteit	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk toe	De belevingswaarde van de identiteit neemt toe	De belevingswaarde van de identiteit blijft gelijk	De belevingswaarde van de identiteit neemt af	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk af
Herkenbaarheid	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid blijft gelijk	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt af	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk af
Samenhang	De samenhang in Overvecht neemt sterk toe	De samenhang in Overvecht neemt toe	De samenhang in Overvecht blijft gelijk	De samenhang in Overvecht neemt af	De samenhang in Overvecht neemt sterk af
Diversiteit aan functies en aanbod	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk toe	De diversiteit aan functies en aanbod neemt toe	De diversiteit aan functies en aanbod blijft gelijk	De diversiteit aan functies en aanbod neemt af	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk af
Bruikbaarheid	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht blijft gelijk	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt af	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk af

6.10.2 Omschrijving referentiesituatie

6.10.2.1 Huidige situatie

Belevingswaarde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Structuur
Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk takt aan op de hoofdstructuur van de stad. In het zuidwesten sluit het raamwerk aan op de Vechtzoom en in het noordoosten op het Noorderpark. Fysieke verbindingen naar deze groene gebieden zijn voor deze relaties zeer belangrijk. Met name de noordelijke randweg vormt een barrière voor recreanten. Het raamwerk heeft niet één beeldmerk, maar bestaat uit verschillende onderdelen.

De buurten liggen in het raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de buurten. In Overvecht is het wonen opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur.

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen).
De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel.

Overvecht-Noord bestaat uit drie relatief grote buurten rond Park de Gagel. De bebouwing in Overvecht-Noord is gesitueerd langs belangrijke structuren in de buurt. Hierbij is de ringweg een belangrijke weg die alle buurten aan elkaar rijgt. Deze ringweg loopt dwars door de rechtlijnige structuur van de buurten heen waardoor hier specifieke ruimtes ontstaan. Langs de ringweg bevindt zich veel middelhoogbouw en verschillende voorzieningen zoals winkelcentra De Klop en Gagelhof. Ook de hoogbouw is gesitueerd langs lijnen (in dit geval op wijkniveau), zoals bijvoorbeeld de twee zorgcomplexen langs het Vechtzoompark. Verder hebben de drie buurten een eigen opzet.

De Klopvaartbuurt maakt officieel geen deel uit van Overvecht en is ook pas later gerealiseerd. De relatief smalle strook tussen de Klopvaart en de Franciscusdreef is op een eenduidige wijze opgezet. De bebouwing staat in tegenstelling tot Overvecht-Zuid en –Noord in de richting van de Klopvaart (en deels de Franciscusdreef). De langgerekte structuur van de buurt heeft er ook voor gezorgd dat de onderdelen van de buurten een langgerekte structuur hebben. Langs de Franciscusdreef ligt de hogere bebouwing.

Identiteit
De woonwijk Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte is geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw. In grote delen van de wijk staat deze hoogbouw met plinten die worden gebruikt voor de bovengelegen woonfuncties: garageboxen of schuren. Deze anonieme wanden zijn kenmerkend, maar beperken ook de identiteit van de wijk. Wat de identiteit van de wijk versterkt is de samenhang van de straatnamen: alle straatnamen in Overvecht eindigen op -dreef. Dit geeft de wijk meer eenheid. Overvecht wordt daarnaast gekenmerkt door de landschappelijke- en sociale identiteit van de wijk. De wijk is rijk aan groen en kent meerdere parken die allen een eigen stijl hebben. Zo bestaat het Vechtzoompark uit natuurlijke beplanting, zijn in Park de Watertoren fraaie waterpartijen te vinden en zijn in Park de Gagel drie verschillende tuinen te ontdekken. De sociale identiteit van Overvecht wordt gekenmerkt door haar diverse bevolking. Overvecht is een wijk waarin verschillende leeftijdsgroepen relatief evenredig verdeeld zijn en waar een mix van autochtone Utrechters wonen en Utrechters met een westerse en niet-westerse migratieachtergrond wonen.

Herkenbaarheid
Zoals eerder benoemd is de structuur van Overvecht kenmerkend voor de periode waarin de wijk werd gerealiseerd. Als naoorlogse hoogbouwwijk kent Overvecht veel gelijkenissen met Kanaleneiland, in het zuidwesten van Utrecht. De aanwezigheid van drie forten die behoren tot de Hollandsche Waterlinie geven Overvecht iets unieks, wat de wijk herkenbaar maakt en onderscheidt van bijvoorbeeld Kanaleneiland. Ook de aspecten die de structuur van Overvecht maken dragen bij aan de herkenbaarheid van de wijk: de weg- en groenstructuur, het landschap en de heldere stedenbouwkundige verkaveling.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Doordat de wijk grotendeels is gerealiseerd tussen 1960 en 1980 is de samenhang in de bebouwing redelijk sterk. Waar tussen de jaren ’60 en ’70 met name hoogbouw werd gerealiseerd, zijn tijdens de ’70 en ’80 ook gestapelde woningen en eengezinswoningen in twee lagen in een halfopen stedenbouwkundige verkavelingsopzet gebouwd. De bouwtypologie is hierbij het grootste verschil, qua ontwerp kennen de hoogbouw en laagbouw sobere detaillering en materialisatie. De samenhang is dus aanwezig, maar niet dermate sterk dat er in heel Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

strikt welstandsbeleid is. Enkel het lint van de Gageldijk is aangewezen als gebied zonder open welstandsbeleid. De gemeente heeft vastgesteld dat in de huidige situatie meer herkenbaarheid, veiligheid en oriëntatie is gewenst in de openbare ruimte.

Diversiteit aan functies en aanbod
Voorzieningen voor de wijk en de stad zijn, volgens de principes van functiescheiding, zo veel mogelijk geclusterd. Het grote winkelcentrum Overvecht Centrum, het Bedrijvengebied Overvecht met schaatsbaan De Vechtse Banen in het noordwesten van de wijk zijn voorbeelden van geclusterde voorzieningen die een eigen, herkenbare plek in de wijk hebben. Naast Overvecht Centrum zijn er buurtwinkelcentra voor alle primaire voorzieningen.

De buurtvoorzieningen (scholen, kerken en dergelijke) liggen verspreid over de buurten (Overvecht Noord) en in het raamwerk (Overvecht Zuid). Het gaat veelal om kleinschalige gebouwen van één of twee lagen met buitenruimte rondom. De zorgcomplexen zijn over het algemeen grote complexen, veelal met een hoogbouw deel. Deze liggen allemaal aan de rand van de buurten en grenzen aan het raamwerk.

In het raamwerk verspreid liggen verschillende voorzieningenclusters zoals scholen, kerken en recreatieve voorzieningen. Deze functies zorgen voor levendigheid in het raamwerk. In het verleden is daarnaast op verschillende plaatsen in het raamwerk bebouwing toegevoegd die de verbindende functie van het raamwerk doorbreekt en die geen publieke functie heeft. Deze bebouwing verstoort het functioneren van het raamwerk. Ook is het gewenst dat het huidige groen dat in de raamwerken ligt meer divers wordt ingericht.

Omdat Overvecht een naoorlogse wijk is, is de wijkgedachte sterk aanwezig. Dit betekent dat de belangrijkste voorzieningen oploopafstand liggen .

Bruikbaarheid
Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw en de ruime opzet van de wijk. De ruime opzet, met daartussen veelal grote grasvelden, beperkt de bruikbaarheid van de wijk: een groot deel van de oppervlakte van de wijk heeft geen duidelijke functie. Het voornaamste deel van de oppervlakte dat beperkt functie kent zijn de grote grasplantsoenen, die tussen bebouwing en wegen liggen. Door hun ligging en monotone uitstraling kan hier maar beperkt gebruik van worden gemaakt.

6.10.2.2 Autonome ontwikkeling

Belevingswaarde
Structuur
De autonome ontwikkelingen in Overvecht hebben geen negatieve impact op de structuur van de wijk. Zo wordt de wegenstructuur behouden. Wel wordt de functie van enkele wegen aangepast. Dit worden in de autonome situatie fietsstraten. Het groen in de wijk wordt op verschillende plekken versterkt en aangevuld. Ook worden wegen versmald om meer ruimte te maken voor groen in Overvecht.

Zie opm. op p.189 en op p.191

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Identiteit
De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling geen tot zeer weinig veranderingen plaatsvinden die impact hebben op de identiteit van Overvecht. De landschappelijke identiteit blijft naar verwachting ongemoeid, mogelijk wordt de functie van de parken versterkt onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030. De sociale identiteit van Overvecht kan, onder het programma Samen voor Overvecht, wel versterken in de autonome ontwikkeling.

Herkenbaarheid
In het onderdeel cultuurhistorie is eerder benoemd dat de cultuurhistorische waarden goed bewaard blijven, als gevolg van het beschermingsregime van de rijksoverheid en gemeente Utrecht. Dit is goed voor de objecten die Overvecht herkenbaar maken: naast de forten ook de watertoren en de onlangs tot gemeentelijk monument benoemde experimentele flats.

Gebruikerswaarde
Samenhang
De zes autonome ontwikkelingen die zijn beschouwd hebben naar verwachting een positief effect op de samenhang in de wijk. Deze vinden met name plaats in de bestaande stempels. De aandacht die bij de ontwikkelingen is voor het functioneel inrichten van het groen en de verharde openbare ruimte zorgen ervoor dat een eenduidiger beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

De renovatie van bestaande woningen en sloop-nieuwbouw in Overvecht kan de samenhang van de wijk negatief beïnvloeden. Hierdoor zal de impact op waardevolle bebouwing beperkt zijn. Op de Gageldijk, waar wel welstandsbeleid geldt, zijn er geen ingrijpende veranderingen gepland voor de bebouwing.

Diversiteit aan functies en aanbod
In Overvecht zijn er verschillende initiatieven die de diversiteit aan functies en het aanbod hiervan kunnen vergroten. Veel van deze initiatieven bevinden zich echter nog in de beginfase en worden daarom niet als volledige autonome ontwikkeling beschouwd. Op sommige plekken zal de openbare ruimte worden heringericht om deze bruikbaarder te maken. Ook wordt gemeentelijk vastgoed herontwikkeld en wordt het gebied Overvecht Centrum integraal herontwikkeld via het Masterplan Overvecht Centrum. Hoewel deze ontwikkelingen vanuit MER-optiek nog geen autonome ontwikkeling zijn, maar als raakvlakproject, worden ze wel als belangrijk gezien voor de functionaliteit van Overvecht.

Bruikbaarheid
De bruikbaarheid van Overvecht ontwikkelt zich positief in de autonome ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige situatie ontwikkelen monotone groene en verharde gebieden zich, waarbij aandacht is voor de functionaliteit van de openbare ruimte. Dankzij initiatieven zoals De Mix Utrecht, Het Groene Lint en de Ivoordreef, wordt naast nieuwe woningen ook gezorgd voor beter bruikbare openbare ruimte. Zo worden bij De Mix en de Ivoordreef de pleinen opnieuw ingericht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

deze hele paragraaf bevat subjectieve redeneringen, die evengoed 'de andere kant op geschreven' zouden kunnen worden. Zie volgende pagina's.

en vergroend. Het groen in de wijk wordt daarnaast beter bruikbaar en beleefbaar onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.

6.10.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op ruimtelijke kwaliteit 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 6.53 Beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Belevingswaarde	Structuur	0	-
	Identiteit	+	+
	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
	Bruikbaarheid	+	+

6.10.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. De structuur van Overvecht ontwikkelt zich in alternatief 1 richting meer gebundelde verdichting. De bestaande structuur wordt daarmee aangetast, doordat de wijk grotere verschillen gaat kennen in stedelijkheid: de gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de gebieden op grotere afstand van de centrale HOV-as. Op andere plekken blijft de structuur echter behouden, omdat hier niet verdicht wordt. Het wisselend beeld van effecten zorgt ervoor dat het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 als neutraal wordt beoordeeld (0).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Dit kan leiden tot een sterkere identiteit. Het gebundeld verdichten van de wijk heeft mogelijk een positief effect op de identiteit van de wijk. De verschillen tussen gebieden in de wijk worden immers

Hier ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Dat zou dus voor Alt. 1 tot een negatieve score moeten leiden (ref. p.187).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opmerking op p.191 en de tekst op p.224 onder 'sterke ruimtelijke identiteit'.

groter. Dit past bij de ambitie om buurten een eigen karakter te geven. Al met al wordt een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie verwacht (+).

Herkenbaarheid
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd en wordt, met name in alternatief 1, het aantal doorsnijdingen verminderd. In alternatief 1 worden met knips ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur. Dit heeft naar verwachting een positief effect (+).

Diversiteit aan functies en aanbod
In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Dit maakt dat alternatief 1 zeer goed aansluit op dit ontwikkelprincipe. In alternatief 1 neemt de diversiteit en functies naar verwachting sterk toe (++).

deze aanname is nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

Bruikbaarheid
In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht wil aantrekkelijkere openbare ruimten creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de bruikbaarheid van Overvecht. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Alt. 2 wordt de bestaande wegenstructuur beter behouden (ref. p.187). Dat kan dus juist bijdragen aan een positieve score.

6.10.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Dit betekent dat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie (-).

Waarom zou dit effect dan negatief zijn? Dit wordt niet gemotiveerd of onderbouwd

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Ook doet het gespreid verdichten van de wijk, waarbij de toe te voegen woningen gelijkmatig over Overvecht worden gespreid, geen afbreuk aan de bestaande identiteit. Het verwachte effect van alternatief 2 is positief ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parke wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naa in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 2 en alternatief 1 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alt.1 en Alt.2.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd. In alternatief 2 blijft de verkeersstructuur behouden, waardoor de ruimtelijke samenhang in mindere mate verbeterd kan worden. Naar verwacht treedt beperkt effect op (0).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk

?? Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identieteit. Dan zou je verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (=Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tja. Je zou óók kunnen zeggen: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alt. 1 en Alt.2 op dit item zomaar omdraaien.

op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Bij de ontwikkeling van alternatief 2, waar de verdichting van Overvecht verspreid door de wijk plaatsvindt, ligt de nadruk minder op het stationsgebied, Overvecht Centrum en de HOV-as. In alternatief 2 zal de diversiteit aan functies en aanbod wel toenemen, maar minder sterk dan in alternatief 1. Om die reden is sprake een positief effect (+).

Bruikbaarheid

In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht spreekt de ambitie uit om aantrekkelijke openbare ruimten te creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.4 Mitigerende maatregelen

Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

6.11 Energie

6.11.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.54 Beleidskader energietransitie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese Green Deal	De Europese Green Deal heeft als doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken en om de economie te verduurzamen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals energie, transport, landbouw en gebouwen.
Europese Energie Unie	De Europese Energie Unie heeft als doel om de energievoorziening in Europa veilig, duurzaam en betaalbaar te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere energie-efficiëntie, hernieuwbare energie en energiezekerheid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie	Deze richtlijn heeft als doel om het aandeel van hernieuwbare energie in Europa te vergroten. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in de energievoorziening van de EU-landen.
Europese Richtlijn Energie-Efficiëntie	Deze richtlijn heeft als doel om het energieverbruik in Europa te verminderen. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het verminderen van het energieverbruik in gebouwen, transport en industrie.
Europees Emissiehandelssysteem (ETS)	Het ETS is een Europees systeem om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hierbij wordt gehandeld in emissierechten, die bedrijven kunnen kopen om hun uitstoot te verminderen.
Nationaal	
Klimaatakkoord	Het Klimaatakkoord heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen en de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Klimaat- en Energieverkenning 2020-2030	Dit document beschrijft de verwachte ontwikkelingen op het gebied van klimaat en energie in Nederland tot 2030. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de energieproductie, het energieverbruik en de CO2-uitstoot.
Klimaatwet	De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Behalve de klimaatdoelstellingen beschrijft de Klimaatwet ook het beleidskader rond de klimaatdoelstellingen. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de emissies van broeikasgassen van 49% in 2030 en een volledige CO2-neutrale elektriciteitsproductie in 2050.
Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NP RES)	Het NP RES heeft als doel om de regionale energietransitie te versnellen. Hierbij wordt samengewerkt met verschillende partners, waaronder provincies en gemeenten.
Nederlandse Energieagenda 2016-2020	Dit document beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2050 een CO2-neutrale samenleving te hebben.
Wet Voortgang Energietransitie (VET)	De VET heeft als doel om de energietransitie te versnellen en de overgang naar duurzame energie te stimuleren. Hierbij worden onder andere regels opgelegd aan bedrijven en huishoudens om de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.
Provinciaal	
Utrechtse Energievisie 2017-2020	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2040 een energieneutrale provincie te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Uitvoeringsprogramma Energie 2019-2023	Dit document beschrijft de maatregelen die genomen worden om de doelstellingen uit de Utrechtse Energievisie te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2016-2020	Dit beleidsstuk beschrijft het milieubeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar energiebesparing, duurzame energie en klimaatadaptatie.
Regionale Energiestrategie (RES)	De provincie Utrecht werkt samen met andere provincies en gemeenten aan het opstellen van een Regionale Energiestrategie. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio.
Gemeentelijk	
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	In de RSU 2040 wordt ingegaan op het opwekken van duurzame energie. Hier wordt benoemd dat het Noorderpark een zoekgebied is voor windenergie.
Transitievisie Warmte	Dit plan beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van warmte en de maatregelen die genomen worden om de stad te verduurzamen. Het doel is om de stad in 2040 aardgasvrij te maken.
Uitvoeringsprogramma aardgasvrij Overvecht-Noord	Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Hiervoor wordt een uitvoeringsprogramma aardgasvrij voorbereid. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van uitbreiding van het bestaande stadsverwarmingsnet.

Toetsingskader

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

Tabel 6.55 Toetsingskader energietransitie

Indicator	++	+	0	-	--
Aandeel duurzame energie	Aandeel duurzame energie neemt sterk toe	Aandeel duurzame energie neemt toe	Aandeel duurzame energie blijft gelijk	Aandeel duurzame energie neemt af	Aandeel duurzame energie neemt sterk af
Totaal energieverbruik	Totaal energieverbruik daalt sterk	Totaal energieverbruik daalt	Energieverbruik blijft gelijk	Totaal energieverbruik stijgt	Totaal energieverbruik stijgt sterk

6.11.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.11.2.1 Huidige situatie

Aandeel duurzame energie

In het duurzaamheidsverslag van de gemeente Utrecht uit 2021 is te lezen dat 19% van de daken in Overvecht zonnepanelen heeft. Dit is in verhouding tot de rest van de gemeente laag: het Utrechtse gemiddelde ligt op 24%. Daarnaast heeft Overvecht, als gevolg van de vele hoogbouw

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

in de wijk, een relatief klein dakoppervlak per woning. Dit beperkt dus de hoeveelheid zonne-energie die op daken kan worden opgewekt per woning. Anderzijds is een groot deel van de woningen Overvecht aangesloten op stadswarmte. In 2021 betrof dit 67% (zie onderstaande figuur). Dit is een oorzaak dat het gasverbruik gemiddeld laag ligt in de wijk.

Onderwerp		Nederland	Utrecht	Wijk 03 Overvecht
Energie				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik totaal	kWh	2 810	2 430	2 100
Naar woningtype				
Appartement	kWh	2 040	2 010	1 930
Tussenwoning	kWh	2 870	2 820	2 640
Hoekwoning	kWh	3 000	3 110	2 670
Twee-onder-één-kap-woning	kWh	3 370	3 880	3 490
Vrijstaande woning	kWh	4 200	4 990	5 040
Naar eigendom				
Huurwoning	kWh	2 140	2 100	1 930
Eigen woning	kWh	3 300	2 850	2 750
Gemiddeld aardgasverbruik				
Gemiddeld aardgasverbruik totaal	m^3	1 280	810	330
Naar woningtype				
Appartement	m^3	850	570	140
Tussenwoning	m^3	1 200	1 060	980
Hoekwoning	m^3	1 420	1 170	1 020
Twee-onder-één-kap-woning	m^3	1 670	1 310	1 340
Vrijstaande woning	m^3	2 220	1 980	2 650
Naar eigendom				
Huurwoning	m^3	990	660	230
Eigen woning	m^3	1 490	1 000	710
Percentage woningen met stadsverwarming	%	6,4	31,1	67,0

Figuur 6.60 Energieverbruik in Nederland, Utrecht en Overvecht in 2021 (bron: CBS)

Totaal energieverbruik

In 2022 was 66% van de ruim 17.000 woningen in Overvecht in bezit van een woningcorporatie. Dit is een relatief hoog aandeel van het aantal woningen. Er is geen openbare informatie beschikbaar over het energieverbruik in corporatiewoningen in Utrecht. Om toch een beeld te krijgen van het totale energieverbruik wordt het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere woningen in Overvecht afgezet tegen het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

woningen in de gemeente Utrecht. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2021 het aardgasgebruik in Overvecht gemiddeld 330 m^3 betrof. In heel Utrecht was dit gemiddeld 810 m^3. De gemiddelde elektriciteitslevering van particuliere woningen betrof in Overvecht gemiddeld 2.110 kWh. In heel Utrecht was dit gemiddeld 2.430 kWh. Het energieverbruik in Overvecht lijkt daarmee laag. Zoals eerder is benoemd is Overvecht voor een groot deel aangesloten op stadswarmte, ongeveer 11.410 van de 17.041 in 2021. Kleinverbruikers, veelal huishoudens, verbruikten in 2021 200.967 gigajoule (GJ) stadswarmte. Dit vertaalt zich naar ongeveer 17,6 gigajoule stadswarmte per aangesloten huishouden.

6.11.2.2 Autonome ontwikkeling

Aandeel duurzame energie

De gemeente Utrecht heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit blijkt dat de buurten in Overvecht bij de eerste buurten van de gemeente horen die van het gas overstappen op een duurzaam alternatief (ingedeeld in 'blok 1'; zie interactieve kaart met planning van de gemeente Utrecht).

Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. De gemeente Utrecht heeft voor Overvecht-Noord een wijkuitvoeringsplan (WUP) opgesteld om dit deel van de wijk aardgasvrij te maken – dit zal het Uitvoeringsprogramma Aardgasvrij haan heten. Door APPM en CE Delft is onderzoek gedaan naar aardgasvrije technieken die in dit deel van de wijk toepasbaar zijn. Op basis van de nationale kosten en de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen komen vier technieken in aanmerking voor Overvecht-Noord: de bodemwarmtepomp, de luchtwarmtepomp, het stadswarmtenet en een warmtenet op lokale bronnen. Een van deze lokale bronnen is de warmtepomp die is geïnstalleerd bij de RWZI. Deze wekt genoeg warmte op om 20.000 woningen te verwarmen. De warmtepomp is naar verwachting eind 2023 in werking.

Overvecht-Zuid is ook ingedeeld in 'blok 1'. Hier wordt tot en met 2025 onderzoek gedaan naar de beste mogelijkheden om van het gas af te gaan. Daarna duurt het nog zo'n 8 jaar tot de hele buurt aardgasvrij is. Dan wordt ook voor Overvecht-Zuid een WUP opgesteld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een stevige impuls voor het aandeel duurzame energie in Overvecht.

Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie in Overvecht in de autonome ontwikkeling op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). In de RSU wordt beschreven hoe de energievraag van de gemeente zich ontwikkelt en op welke wijze hieraan voldaan wordt. Hier worden ook oplossingsrichtingen omschreven om aan de energievraag te voldoen. Voor Overvecht betekent dit dat in Bedrijvengebied Overvecht zonne-energie wordt opgewekt op de daken van bedrijfsgebouwen. Ook de A27 bij Fort Blauwkapel wordt benoemd als kansrijk gebied voor zonne-energie. In de RSU is het Noorderpark aangewezen voor de aanleg van windturbines. Het Noorderpark ligt echter in UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en deze waarden dienen niet aangetast te worden door ontwikkelingen. Overigens wordt voor die locatie ook onderzocht of het mogelijkheden biedt voor sportvoorzieningen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Totaal energieverbruik

Zoals in de huidige situatie werd benoemd, is het aandeel corporatiebezit in Overvecht hoog. In 2028 dienen alle corporatiewoningen met een E, F of G-label uitgefaseerd te zijn. Voor Overvecht betekent dit dat bijna 15% van de woningen beter geïsoleerd dient te worden. Daarnaast heeft het kabinet de ambitie dat in 2030 in totaal één miljoen huurwoningen toekomstklaar geïsoleerd zijn. De Standaard voor woningisolatie geldt als referentie voor toekomstklaar. De Standaard geeft aan wanneer een woning voldoende geïsoleerd is zodat deze - voor wat betreft naoorlogse woningen - n 50 graden zonder dat de woning opnieuw isolatie, kierdichting als ventilatie. De landelijke ng dat het totale warmtevraag in Overvecht, als

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen.
Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.
Zie opmerking op p.198

6.11.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op energie 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 6.56 Beoordeling energietransitie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
	Totaal energieverbruik	-	-

6.11.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Aandeel duurzame energie

Ongeveer 7% van de woningen die onder de omgevingsvisie worden gerealiseerd zijn grondgebonden in alternatief 1. Dit is een relatief klein deel van de woningen. Dit beperkt de hoeveelheid zon op dak die op de nieuwe woningen kan worden toegevoegd. Wel is het bij een hogere dichtheid van woningen eenvoudiger om gebruik te maken van collectieve energiesystemen, die relatief efficiënt zijn (denk bijvoorbeeld aan een open WKO-systeem). Ook kan Bedrijventerrein Overvecht nog een verschil maken in het kader van zonne-energie: dit deel van de wijk kent een groot plat dakoppervlak. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie (+). Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-15E4-220A-3BB634A855B6A5A

Nota bene: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de toevoeging van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B).
Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.* "
Daarmee kan niet gesteld worden dat Alt.1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alt.2, aangezien ook Alt.2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw.
En daarmee blijft over de negatievere score van Alt.1 op energiegebruik dan die van Alt.2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld).

In alternatief 1 wordt gebundeld verdicht. Dit betekent dat sprake is van een hogere verdichtingsgraad dan in alternatief 2. Bij hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Echter hebben appartementen gemiddeld genomen wel een lager energieverbruik ten opzichte van grondgebonden woningen. Er wordt geconcludeerd dat, ondanks bepaalde voordelen ten opzichte van onderzoeksalternatief 2, een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie optreedt (-).

6.11.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Aandeel duurzame energie

Het aandeel duurzame energie neemt onder de omgevingsvisie sterk toe. De ambitie voor alle nieuwbouw is dat deze energieneutraal wordt uitgevoerd. Met een toename van 7.000 woningen op een wijk van ongeveer 16.000 woningen maakt dit een groot verschil. Daarnaast worden daken maximaal benut voor de opwekking van zonne-energie. Wel is het lastiger om collectieve energievoorzieningen als een WKO-systeem te realiseren bij grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn in alternatief 2. De verwachting is dat in alternatief 2 sprake is van een positief effect (+), omdat relatief veel zonne-energie per woning kan worden opgewekt en grondgebonden woningen eenvoudiger energieneutraal te bouwen zijn. Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. Er worden namelijk geen uitspraken gedaan over het verbeteren van de isolatie van woningen of programma's die mensen bewuster maken van hun energieverbruik. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld). Hier komt bij dat grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn voorzien in alternatief 2, over het algemeen een hoger energieverbruik kennen dan appartementen. Het effect van de onderzoeksalternatief 2 is zodoende negatief (-).

6.11.4 Mitigerende maatregelen

Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel te stimuleren. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

6.12 Circulariteit

6.12.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

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

Tabel 6.57 Beleidskader circulariteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nederland circulair in 2050	In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel) en in 2050 moet Nederland volledig circulair zijn.
Grondstoffenakkoord	Het grondstoffenakkoord is een akkoord tussen de Rijksoverheid en andere partijen, waaronder overheden, bedrijven, vakbonden en milieuorganisaties met maatregelen om de circulaire transitie te versnellen.
Milieuprestatie gebouwen	De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Sinds 1 juli 2021 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van 0,80 voor nieuwbouwwoningen en kantoren (groter dan 100 m²). Dit wordt stapsgewijs aangepast tot een MPG van 0,5 in 2030. Met de invoering van de grenswaarde kan de MPG getoetst worden en zal naleving steeds beter gecontroleerd worden na aanvraag van een omgevingsvergunning.
Transitieagenda circulaire bouweconomie	De Transitieagenda circulaire bouweconomie zet in op het verder brengen van circulariteit in de bouw- en infrasector, met een strategie en concrete aanbevelingen.
Provinciaal	
Beleidsvisie circulaire samenleving 2050	De provincie Utrecht zet zich samen met anderen in de regio in om in 2050 volledig circulair te zijn. Als tussenstap zullen wij in 2030 het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen in de provincie met 50% reduceren. Het gaat dan om: • Het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen (input) • Het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten (R-ladder met focus op de hoogste treden) • Het voorkomen van afval (verlies)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Toekomstbestendige Woningbouw	Toekomstbestendige Woningbouw is een overeenkomst tussen de provincie Utrecht, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Provincie Zuid-Holland om de duurzaamheidsambities makkelijker en tegen lagere kosten onderdeel te maken van de grote woningbouwopgave in Nederland. Voor circulariteit wordt hierbij gekeken naar de MPG-score van gebouwen. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een indicator van de milieubelasting van de materialen in een gebouw. Een MPG-score is verplicht bij een omgevingsvergunning. Per 1 juli 2021 geldt een landelijke grenswaarde van maximaal 0,80 voor nieuwe woningen. Deze wordt de komende jaren stapsgewijs aangescherpt tot 0,50 in 2030. Op dit moment vindt er een verkenning plaats in hoeverre het sneller aanscherpen van de MPG-score mogelijk is (0,50 in 2025 en 0,20 in 2030).
Gemeentelijk	
Utrecht Circulair 2020-2023	De gemeente Utrecht werkt toe naar het doel om in 2050 100% circulair te zijn. De gemeente Utrecht omschrijft daarbij dat gaat het om een economie waarin grondstoffen worden hergebruikt en afval niet bestaat. Alle grondstoffen die er nu al binnen dat gebied zijn blijven er zoveel mogelijk en worden weer ingezet in dit gebied. Als een van de vijf hoofddoelen staat daarbij Utrecht stimuleert circulair gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Een MPG van 0 is het uiteindelijke doel bij circulaire nieuwbouw van woningen.

Toetsingskader

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

Tabel 6.58 Toetsingskader circulariteit

Indicator	++	+	0	-	--
Hergebruik bestaand materiaal	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk toe	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt toe	Het aandeel hergebruikt materiaal blijft gelijk	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt af	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk af

6.12.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.12.2.1 Huidige situatie

Hergebruik bestaand materiaal

Overvecht is grotendeels gerealiseerd tussen 1960 en 1980. Destijds was circulariteit geen thema waar bij de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten in Nederland aandacht aan werd besteed. Tussen 2010 en nu is sprake geweest van veel renovatiewerkzaamheden in de wijk. Ook zijn nieuwbouwcomplexen gerealiseerd zoals in Vechtzoom-Zuid en de NPD-strook in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht Centrum. Ook hierbij was nog niet bijzonder veel aandacht voor circulariteit. Al met al is Overvecht anno 2023 voor grote delen niet opgebouwd met hergebruikt materiaal. Hier moet tegenover worden gezet dat veel materiaal in de wijk ruim 50 jaar is gebruikt, waarmee de inzet van nieuwe materialen is voorkomen.

6.12.2.2 Autonome ontwikkeling

Hergebruik bestaand materiaal

Nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid stelt als doel om in 2050 geheel circulair te zijn. Nederland wil in 2050 een circulaire economie hebben. De provincie Utrecht wil daarbij specifiek inzetten op het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen, het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten en het voorkomen van afval. Ook vanuit de gemeente Utrecht is het doel om bestaande materialen in een gebied zoveel mogelijk weer opnieuw binnen dit gebied in te zetten. Daarbij heeft de gemeente als een van de hoofddoelen om circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen te stimuleren.

Voor nieuwbouw toetst de gemeente Utrecht de inzet op dit thema aan de hand van het Convenant toekomstbestendige woningbouw.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [2]	Zilver [2]	Goud [2]
Circulariteit	**MPG-score**: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

Figuur 6.61 Toetsingskader voor circulariteit uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Naast de maatregelen vanuit het beleid is er een autonome ontwikkeling te zien dat de vraag naar bouwmaterialen verder zal groeien, vanwege wereldwijde economische en bevolkingsgroei. Dit geldt voor zowel primaire als secundaire materialen. Daarnaast zijn hergebruik en terugwinning uit reststromen verder ontwikkeld[13].

De autonome ontwikkelingen die in Overvecht plaatsvinden zorgen ervoor dat sloopmateriaal beschikbaar komt dat elders, mogelijk binnen Overvecht, toegepast kan worden.

[13] Global Material Resources Outlook to 2060 Economic drivers and environmental consequences, OECD (2018) highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf (oecd.org)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.12.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op circulariteit 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 6.59 Beoordeling circulariteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+

6.12.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13), 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, asfalt, 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. 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 ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13) 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, asfalt, 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. 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 ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.4 Mitigerende maatregelen

Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt. Om mogelijk negatieve effecten te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

6.13 CO2-uitstoot

6.13.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema CO2-uitstoot.

Tabel 6.60 Beleidskader CO2-uitstoot

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Energie- en Klimaatbeleid	Het energie- en klimaatbeleid van de Europese Unie bevat verschillende wetgevingsmaatregelen om de CO2-uitstoot te verminderen en de overgang naar een duurzame energievoorziening te stimuleren. Dit beleidsstuk maakt onder andere klimaatneutraliteit tegen 2050 wettelijk bindend en stelt de EU-doelstelling om tegen 2030 een netto-uitstoot van broeikasgassen met 55% af te nemen vast.
Nationaal	
Klimaatakkoord	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)	Het NEKP is het klimaatbeleidsplan van de Nederlandse regering en beschrijft de maatregelen die worden genomen om de klimaatdoelen van het land te halen, waaronder het verminderen van de CO2-uitstoot.
Coalitieakkoord 2021-2025	De Nederlandse overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en heeft een nieuw doel gesteld van ten minste 55% reductie van CO2-uitstoot in 2030. Om ervoor te zorgen dat dit doel wordt behaald, heeft de overheid haar beleidsdoelstelling vastgesteld op 60% in 2030. Om dit doel te ondersteunen, heeft de overheid op 26 april 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd. Er is een klimaat- en transitiefonds van €35 miljard opgericht voor de komende 10 jaar.
Provinciaal	
Programmaplan energietransitie 2020-2025	Het Programmaplan Energietransitie 2020-2025 van de provincie Utrecht beschrijft de doelen, rol, inspanningen en samenwerking met partners om ambitieuze doelstellingen te halen. Het programma richt zich op energiebesparing en duurzame opwek in de provincie en maakt gebruik van bewezen technologieën en innovaties. Het programma is adaptief van aard en richt zich op het haalbaar en betaalbaar realiseren van een duurzame energievoorziening, de

Beleidskader	Toelichting
	benodigde energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Het programma richt zich op de voorbeeldrol die de provincie heeft op het gebied van besparen en verduurzamen.
Gemeentelijk	
Klimaatadaptiestrategie	Het document schetst de visie voor klimaatadaptatie van de stad Utrecht in Nederland. Het benadrukt de noodzaak om klimaatverandering te verminderen en aan te passen, met een focus op het verminderen van CO2-uitstoot, het bevorderen van duurzame energie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het document behandelt de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt, zoals wateroverlast, droogte, hittegolven en overstromingen, en schetst de doelen en prioriteiten van de stad om deze uitdagingen aan te pakken. Het bespreekt ook de benadering van de stad om deze doelen te bereiken, waaronder maatregelen zoals groene daken, waterretentie en stedelijke planning.
Coalitieakkoord 2022 - 2026	Onder het derde punt van belangrijkste onderwerpen in het coalitieakkoord benoemt de gemeente Utrecht de aanpak van de klimaatcrisis. In het coalitieakkoord benoemt de gemeente een stevig besparingsoffensief om de Utrechtse energierekening en CO2-uitstoot terug te dringen.

Toetsingskader

Vanwege het hoge abstractieniveau van de omgevingsvisie en de alternatieven is in afstemming met de gemeente Utrecht gekozen voor een kwalitatieve benadering van CO2-uitstoot. Op basis van de voorgenomen veranderingen in de wijk Overvecht is er een schatting gemaakt van het effect op CO2. Deze kwalitatieve beoordeling is bedoeld om de alternatieven zowel onderling als ten opzichte van de huidige situatie te vergelijken op het onderdeel CO2-emissie. Deze kwalitatieve analyse geeft geen inzicht in de absolute CO2-emissie. Het toetsingskader is gebaseerd op de vijf indicatoren die naar verwachting het meeste effect hebben op de CO2-uitstoot. Hierbij zijn de netto-verandering van inwoners- en woningaantal in de Overvecht en de ordegrote maatregelen genomen als parameters. In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.61 Toetsingskader CO2-uitstoot

Indicator	++	+	0	-	--
Verandering inwonersaantal	Sterke afname inwonersaantal (>2.000)	Afname inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Inwoneraantal blijft ongeveer gelijk (+500 tot -500)	Toename inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Sterke toename inwonersaantal (>2.000)
Sloop- en bouwwerkzaamheden	Sterke netto toename van woningen (>2.000)	Netto toename van woningen (500 tot 2.000)	Aantal woningen blijft ongeveer gelijk (≤500)	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Sterke toename gebruik openbaar vervoer	Toename gebruik openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer blijft gelijk	Afname gebruik openbaar vervoer	Sterke afname gebruik openbaar vervoer

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Verdere invoering van betaald parkeren en sanering parkeerplaatsen	Verdere invoering van betaald parkeren	Geen nieuwe vereisten rond parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren en toevoegen maaiveldparkeren
Verduurzamen woningen	Sterke toename percentage energiezuinige woningen	Toename percentage energiezuinige woningen	Percentage energiezuinige woningen blijft gelijk	Afname percentage energiezuinige woningen	Sterke afname percentage energiezuinige woningen

6.13.2 Omschrijving referentiesituatie

6.13.2.1 Huidige situatie

CO2-uitstoot

De CO2-uitstoot in de huidige situatie bestaat uit de bronnen energiegebruik van elektriciteit, energiegebruik van aardgas en stadswarmte en mobiliteit. Op www.utrecht-monitor.nl zijn gegevens beschikbaar over de CO2-uitstoot per inwoner en de CO2-uitstoot in totaal. Ook is data beschikbaar over het energieverbruik, percentage hernieuwbare energie, enzovoorts. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op de hele gemeente Utrecht en niet toegespitst op Overvecht. Het moet beschouwd worden als een indicatie.

Tabel 6.62 Indicatie CO2-uitstoot in Overvecht

Kerncijfers energieverbruik in 2020	
CO2-emissie kg/inwoner	2.948
CO2-emissie totaal (in kiloton)	1.063
Totaal energiegebruik (TeraJoule)	13.925
% hernieuwbare energie	12,0

6.13.2.2 Autonome ontwikkeling

CO2-uitstoot

Voor de autonome ontwikkeling wordt als eerst gekeken naar de landelijke ontwikkelingen rond CO2-uitstoot. In het coalitieakkoord 2021-2025 is de afspraak gemaakt om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Hiermee scherpt het kabinet het doel voor 2030 aan tot tenminste 55-60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. In 2021 ligt deze CO2-reductie op 24,9%. Dit betekent dat er nog een reductie van 30-35% ten opzichte van de emissie uit 1990 voor 2030 gerealiseerd moet worden. Om deze reductie te realiseren is een schatting van de emissies in 2030 uitgaande van het huidige beleid uit IBO klimaat[14] gedaan. Hierbij wordt ingeschat dat de uitstoot elektriciteit 13 megaton/jaar zal betreffen, de uitstoot van mobiliteit 21 megaton/jaar en die van de bebouwde omgeving 13,2 megaton/jaar. Ook wordt het wagenpark trendmatig schoner, onder andere als gevolg van een toename van elektrische auto's, betere filters en efficiëntere verbranding. Dus zal de autonome situatie in 2030 een lagere uitstoot hebben dan de huidige situatie.

[14] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wanneer Overvecht de landelijke trend volgt dient de CO2-uitstoot met 40% af te nemen. De uitstoot in 2030 wordt met deze trend geschat op 1.179,2 kg per inwoner van Overvecht. In 2030 blijft nog 1179,2 kilogram per inwoner van Overvecht over.

Onder de autonome ontwikkelingen vallen ook zes gebiedsontwikkelingen. Dit betreft de volgende locaties:

- Indusdreef 5 – 344 woningen
- Ivoordreef – 354 woningen
- Jagerskade 13-15 – 67 woningen
- Camera Obscuradreef – 181 woningen
- Fortunadreef/Heradreef – 9 woningen
- Watertoren – 4 woningen

De bouw van deze woningen heeft impact op de CO2-uitstoot. Tijdens de bouwperiode zal er een tijdelijke toename zijn in CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van (mobiele) werktuigen. Daarnaast leidt de bouw van de nieuwe woningen ook tot een inwonersgroei, wat resulteert in een hoger energieverbruik, meer vervoersbewegingen, etc., en dus een langdurige toename van CO2-uitstoot.

Ten slotte gaat Overvecht zich richten op 'slim' parkeren (Mobiliteitsplan 2040). Dit mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van gemotoriseerd wegverkeer. Ook streeft Overvecht naar een toename van het openbaar vervoer, onder andere door meer intercitytreinen te laten stoppen op station Overvecht. Dit zal ook tot een afname van de CO2-uitstoot leiden.

6.13.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op CO2-uitstoot 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).

Beide alternatieven hebben een netto negatief effect op de CO2-emissie. De huidige CO2-besparende maatregelen zijn niet voldoende om de toenemende CO2-emissie als gevolg van de groei van de bevolking te compenseren. Het effect van beide alternatieven en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie zijn in kaart gebracht in onderstaande tabel. De verandering van het inwonersaantal heeft relatief gezien de grootste impact op de CO2-uitstoot van alle beoordelingsparameters.

Tabel 6.63 Beoordeling CO2-uitstoot

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
	Openbaar vervoer	+	+
	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
	Verduurzamen woningen	+	+
		--	0

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

6.13.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal bij alternatief 1 is er een negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2-uitstoot. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 11.300 bewoners bij alternatief 1. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 13,3 kiloton. Dit is een zeer n

Maar nog belangrijker: de vele knips in het buurtwegennet zullen bij Alternatief 1 zorgen voor langere autoreistijden en autorijafstanden tussen de buurten en de wijkvoorzieningen.
Hoewel dit effect NIET is onderzocht (!), kan worden aangenomen dat dit gegeven bij Alternatief 1 gaat zorgen voor meer uitstoot van CO2 (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.
Er dient dus een aspect te worden toegevoegd in de effectbeoordeling, en dat is '**extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen**'.

Sloop- en bouwwerkzaamheden

e woningbouw worden
p leidt tijdelijk tot een v
xtra afvalstroom. Daarn
o toename van circa 5.

Ontmoedigen is geen garantie op het beoogde effect. De score op CO2-uitstoot is daarmee niet zo te geven.

Openbaar vervoer

Door de HOV-as door het centrum van de
met traditioneel busverkeer. Ook wordt maximaal ingezet op deelvervoer. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer

De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in voor de hele dag. Ook is sprake van maximaal een parkeervergunning per huishouden. Ten slotte zal 1% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een zeer positief effect op CO2-uitstoot (++).

Verduurzamen woningen

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing door bestaande regelgeving energiezuiniger wordt dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verandering inwonersaantal

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal in alternatief 2 voor de omgevingsvisie is er een zeer negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 10.900 bewoners bij alternatief 2. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 12,8 kiloton.

Sloop- en bouwwerkzaamheden
Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.450 tot 5.650 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer
De gemeente kiest in dit alternatief voor een fijnmazig busnetwerk door de gehele wijk. Dit zorgt ervoor dat openbaar vervoer voor iedereen in de wijk in de buurt is, waardoor mensen gemakkelijker voor OV kiezen. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer
De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in van 06:00 tot 11:00. Er is geen sprake van een maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden. Ten slotte zal 0,5% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een positief effect op CO2-uitstoot (+).

Verduurzamen woningen
In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing energiezuiniger is dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.4 Mitigerende maatregelen

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.
Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR

6.14 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tab
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of z e
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van plaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen, sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief 2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

Dat is curieus. Geen enkele wegingsfactor meegegeven. Dat kan zo zijn. Maar dan is dus nóg minder navolgbaar hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevbingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
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	+	++
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
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven

Wanneer sprake is van negatieve effecten als gevolg van de omgevingsvisie zijn mitigerende maatregelen per thema beschreven in de betreffende paragraaf van dat thema in hoofdstuk 5. Door mitigerende maatregelen te treffen kunnen in veel gevallen de negatieve effecten van de omgevingsvisie ingeperkt worden. Dit betekent niet dat de negatieve effecten per definitie mitigeerbaar zijn tot een neutraal of positief effect op de negatief beoordeelde indicator. In dit hoofdstuk worden de mitigerende per onderzoeksthema opgesomd.

7.1 Verkeer

Bij verkeer zijn negatieve effecten vastgesteld op verkeersafwikkeling, (doorstroming op) kruispunten en verkeerveiligheid als gevolg van de omgevingsvisie. De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

7.2 Geluid

Bij geluid zijn negatieve effecten vastgesteld op geluidhinder wegverkeer, geluidhinder railverkeer, geluidhinder industrie en de cumulatieve geluidsbelasting. Mitigerende maatregelen zijn uiteengezet op basis van het type maatregel dat te treffen is.

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt 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

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

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 3 dB tot 4 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 3 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 absoute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg.

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.

7.3 Luchtkwaliteit

Als gevolg van de omgevingsvisie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5. Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

7.4 Natuur en biodiversiteit

Bij natuur en biodiversiteit wordt een negatief effect verwacht op beschermde soorten en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierop zijn mitigerende maatregelen uiteengezet om deze effecten zoveel als mogelijk te mitigeren.

Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

7.5 Gezondheid

Voor het thema gezondheid is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.6 Bodem en water

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door de verschillende vervangingsopgaves in samenhang te ontwerpen en realiseren kan de drukte in de ondergrond in betere banen worden geleid.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

7.7 Klimaatadaptatie

Voor het thema klimaatadaptatie is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.8 Omgevingsveiligheid

Als gevolg van de omgevingsvisie neemt het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht toe, omdat de dichtheid van de wijk toeneemt op plaatsen nabij risicobronnen. Overschrijding van de het groepsrisico zal om die reden in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.9 Archeologie en cultuurhistorie

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

7.10 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema ruimtelijke kwaliteit is naar verwachting sprake van een negatief op de structuur van de wijk in onderzoeksalternatief 2. Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

7.11 Energie

Voor energie wordt verwacht dat de omgevingsvisie een negatief effect heeft op het totale energiegebruik in de wijk. Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel toe te staan. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

7.12 Circulariteit

Voor het thema circulariteit is naar verwachting sprake van positieve effecten op de beoordeelde indicator. Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt.

Om mogelijk negatieve effecten kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.13 CO2-uitstoot

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

7.14 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), omgevingsveiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven

In de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen opgesteld, waaronder verschillende uitgangspunten, veelal in de vorm van ambities (en principes), voor de omgevingsvisie worden benoemd.

Tabel 8.1 Stadsprofielen Overvecht en toelichting

Stadsprofiel	Toelichting van ambities en principes van de gemeente
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per stadsprofiel worden programma's of opgaven en ingrepen benoemd. Hiermee schetst de gemeente Utrecht wat er onder de omgevingsvisie moet gebeuren. In dit hoofdstuk wordt gekeken in welke mate de twee alternatieven, Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2), voldoen aan de vereisten uit de uitgangspuntennotitie.

8.1 Groen Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk
- Een gezonde, groene leefomgeving
- Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten
- Verdichten en vergroenen in balans

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven. Input voor de beoordeling van het doelbereik is de effectbeoordeling van de verschillende thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 8.2 Doelbereik van alternatieven voor Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Bij onderzoeksalternatief 1wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. De (ruimtelijke) identiteit van de wijk blijft naar verwachting gelijk, maar is in de referentiesituatie al vrij sterk.	Bij onderzoeksalternatief wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. Daarnaast kan in dit alternatief meer groen worden gerealiseerd dan in alternatief 1. De identiteit van de wijk versterkt naar verwachting, waarmee een hoger doelbereik ontstaat.
Een gezonde, groene leefomgeving	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 1 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 41 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 193 hectare). Alternatief 1 heeft een positief effect op gezondheid. Aansluitend op bovenstaande	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 2 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 45 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 197 hectare). Alternatief 2 heeft een zeer positief effect op gezondheid. Daarmee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	conclusie op groen wordt een hoog doelbereik verwacht.	
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	Binnen alternatief 1 wordt een positief effect op spelen, bewegen en ontmoeten verwacht, als gevolg van de uitgangspunten die de gemeente voor ontwikkelingen in de openbare ruimte heeft.	De meer gespreide verdichting geeft kansen om op meer plekken concrete kansen voor spelen, bewegen en ontmoeten te realiseren. Hiermee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.
Verdichten en vergroenen in balans	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 41 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 8 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Binnen de scope van dit alternatief is niet meegenomen of voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag.	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 45 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 9 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Hiermee wordt een hoger doelbereik behaald dan in alternatief 1.

8.2 Verbonden Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap
- Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
- We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de volgende opgaven en ingrepen opgenomen die onder de omgevingsvisie gerealiseerd moeten worden:

- Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt
- Omzetten Brailledreef/Einsteindreef naar stadsboulevard
- Nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger onder andere over de Noordelijke Randweg Utrecht
- Betere verbindingen tussen Overvecht en het Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/auto's en een betere busverbinding
- HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief)
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30 km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groenblauw netwerk)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.3 Doelbereik van alternatieven voor Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In onderzoeksalternatief 1 ontwikkelt Overvecht zich tot een goed verbonden wijk, richting de binnenstad en richting het buitengebied. Met de komst van een HOV-verbinding is het doelbereik hier naar verwachting hoger dan in alternatief 2.	Ook in dit alternatief blijft Overvecht goed verbonden met stad en buitengebied, maar in mindere mate dan in alternatief 1. De ambitie wordt echter naar verwachting wel behaald.
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De nadruk op de HOV-as zorgt er naar verwachting voor dat inwoners rondom deze HOV-as binnen 10 minuten bij dagelijkse voorzieningen zijn. Wijken die wat verder van de HOV-as af liggen kennen een minder frequent OV-aanbod, maar er blijft buurtgericht OV in de wijken. Loop- en fietsvoorzieningen worden beter als gevolg van nieuwe verbindingen en autoluwe buurten, waarmee voorzieningen voor veel mensen binnen de geambieerde 10 minuten bereikbaar zijn.	Het fijnmazige busnetwerk draagt sterk bij aan de verbindingen binnen de wijk. Zo zijn dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar te voet, met de fiets én het openbaar vervoer. De frequenties van het busvervoer zijn echter niet zo hoog als bij de HOV-as in alternatief 1. Daarnaast zijn de loop- en fietsvoorzieningen beter als gevolg van nieuwe verbindingen, maar de straten zijn minder autoluw dan in alternatief 1. Dit alternatief haalt daardoor het doel iets minder goed dan alternatief 1.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	In alternatief 1 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De komst van de HOV-verbinding is slim, doordat deze naar verwachting meer toekomstbestendig is dan een traditioneel busnetwerk. Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief toe door de knips	Ook in alternatief 2 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele wijk is een meer sociale ontwikkeling (meer mensen kunnen hier makkelijk gebruik van maken dan één HOV-verbinding), maar mogelijk minder toekomstbestendig. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief af omdat de wijken

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	waardoor de woonwijken autoluw worden.	minder vrijgespeeld kunnen worden van doorgaand verkeer.

8.3 Compact Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
- Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
- Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.4 Doelbereik van alternatieven voor Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 1% per jaar gesaneerd.	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Dit alternatief heeft echter wel meer verspreide bebouwing dan alternatief 1, waardoor in dit alternatief meer bebouwd oppervlak komt. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 0,5% per jaar gesaneerd.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	dit alternatief eer woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen. In alternatief 1 zal het aantal voorzieningen toenemen. De gebundelde verdichting zorgt er naar verwachting wel voor dat deze voorzieningen zich meer zullen concentreren op bepaalde plekken in de wijk. Wel ontstaan mogelijk meer diversiteit aan functies en aanbod.	dit alternatief woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum, hoewel minder dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.In de effectbeoordeling is toegelicht dat met gespreide verdichting naar verwachting meer kans is op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk. De kans op wijkverbetering hierdoor is redelijk groot.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In onderzoeksalternatief 1 blijft de ruimtelijke identiteit van Overvecht naar verwachting gelijk. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke identiteit van Overvecht Centrum te versterken door de verdichting op die plek. Op welke wijze de verdichting hier plaatsvindt is echter niet uitgewerkt in het onderzoeksalternatief. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting.	In alternatief 2 neemt de ruimtelijke identiteit toe. De gespreide verdichting biedt kansen voor het aantrekkelijker maken van de buurten. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting. Met deze wijze van verdichten wordt een hoger doelbereik verwacht voor deze deelambitie.

Zie opmerking op p.191.

8.4 Inclusief Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
- Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
- Prettige en sociaal veilige routes en plekken
- Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De gemeente heeft hiervoor een vereistenprogramma van voorzieningen opgesteld, dit omvat:

- Sport: locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), Sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel) en Noordpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.5 Doelbereik van alternatieven voor Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	Onderzoeksalternatief 1 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 2 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Wel worden in dit alternatief relatief veel appartementen ontwikkeld, waarvan er in Overvecht al zeer veel zijn. Zo ontstaat nog meer hoogbouw, waardoor een meer eentonig beeld van de wijk ontstaat.	Onderzoeksalternatief 2 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 1 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Door iets meer grondgebonden woningen te realiseren in dit alternatief ontstaat wel meer dakoppervlak om zonnepanelen op te plaatsen en ontstaat een iets meer divers beeld qua woningtypologie.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	Eerder toegelicht in Compact Overvecht, neemt het aantal voorzieningen in de wijk in dit alternatief redelijk sterk toe. Wel zijn deze mogelijk minder goed bereikbaar voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.	In dit alternatief neemt het aantal voorzieningen in de wijk minder sterk toe dan in alternatief 1. Wel zijn deze voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners van Overvecht, door het fijnmazige busnetwerk in de wijk. Zo weten ook ouderen en mensen die slecht ter been zijn zich te verplaatsen.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Sociale veiligheid is een uitdaging in Overvecht. De omgevingsvisie geeft beperkt handvatten om te stellen dat dit doel bereikt wordt.	Ook voor alternatief 2 geldt dat onvoldoende informatie beschikbaar is over sociale veiligheid om te stellen dat dit doel bereikt wordt.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Sociale cohesie wordt in het planMER beoordeelt aan de hand van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. In	In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Doordat op meer verschillende plekken ontwikkeld wordt, is ook op meer plekken kans

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	alternatief 1 komen er maatschappelijke voorzieningen bij. Wel zullen deze geclusterd zijn bij de HOV-as, en dus op beperkte plekken in de wijk. In bredere zin geldt voor sociale binding dat zeer beperkt informatie te vinden is in de omgevingsvisie en uitgangspunten voor alternatief 1 om het doelbereik hier concreet op te bepalen.	om maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Op basis van deze indicator heeft alternatief 2 een hoger doelbereik dan alternatief 1. Verder geldt ook hier dat beperkte informatie beschikbaar is om concreet te beoordelen of de ambities voor sociale binding behaald worden.

8.5 Toekomstbestendig Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
- We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het toekomstbestendig maken van Overvecht geschetst:

- Overvecht is in 2030 energieneutraal en volledig aardgasvrij
- In 2050 bouwen en verbouwen we volledig circulair
- Zoekgebied windenergie in het Noorderpark

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.6 Doelbereik van alternatieven voor Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	Onder meer toegelicht in Groen Overvecht is in alternatief 1 sprake van een groene omgeving in Overvecht. Of deze ook natuurinclusief wordt is op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor alternatief 1 niet te zeggen. In de effectbeoordeling is vastgesteld dat de omgevingsvisie naar verwachting een goede stap is om de wijk meer klimaatbestendig te maken.	Ook alternatief 2 zorgt ervoor dat Overvecht een (nog meer) groene omgeving krijgt. Ook hier is niet vast te stellen of de wijk natuurinclusief wordt, deze ontwerprandvoorwaarde wordt niet gegeven. Net als alternatief 1 wordt verwacht dat alternatief 2 leidt tot een meer klimaatbestendig Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	Door minder dakoppervlak te realiseren dan in alternatief 2 wordt minder efficiënt duurzame energie opgewekt, omdat er dan minder dakoppervlak is om zonnepanelen op aan te leggen. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop; in dit onderzoeksalternatief ook minder dan in alternatief 2.	Alternatief 2 biedt naar verwachting meer mogelijkheden om zonne-energie op te wekken dan alternatief 1, door een groter dakoppervlak. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop. In dit onderzoeksalternatief zullen meer woningen worden gesloopt dan in alternatief 1.

8.6 Vertraagd Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
- Geleidelijke groei en ontwikkeling

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het vertragen van Overvecht geschetst:

- Plekken om tot rust te komen
- Ruimte om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.7 Doelbereik van alternatieven voor Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt in alternatief 1 af – dit doel wordt dus niet bereikt.	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. Ook in dit alternatief neemt de luchtkwaliteit af. De gecumuleerde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, in dit alternatief met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.	geluidbelasting neemt in dit alternatief toe, maar minder erg dan in alternatief 1. Het doelbereik is dus hier ook aan de lage kant, maar beter dan in alternatief 1.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Met de stevige verdichtingsopgave zal Overvecht niet snel zijn uitontwikkeld. De omgevingsvisie geeft ook aan dat de groei en ontwikkeling geleidelijk zal zijn en afhankelijk is van verschillende factoren zoals beschikbare middelen. Dit is een realistische kijk. Daarmee blijft natuurlijk wel onzekerheid bestaan in welke mate doelen worden gehaald. Het is namelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen zoals prijsfluctuaties van grondstoffen, rentestanden en beschikbaarheid van arbeid in de bouwsector.	Het doelbereik voor dit onderzoeksalternatief is hetzelfde als voor alternatief 1.

8.7 Conclusie doelbereik

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het doelbereik van de ambities en principes per stadsprofiel beknopt toegelicht. Eventueel onderscheid tussen het doelbereik in alternatief 1 en alternatief 2 komen hierbij aan bod.

Tabel 8.8 Samenvatting doelbereik van ambities

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Niet alleen in alternatief 2, maar ook in alternatief 1 zullen er bussen door de buurten blijven rijden. In alternatief 1 zal dit wellicht wel met een andere frequentie en route zijn, wat kan leiden dat mensen langer moeten wachten of een andere opstaphalte hebben dan in alternatief 2.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen

dus?

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen. Er is daarmee een grote onzekerheidsmarge in hoeverre de doelen worden gehaald.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen dat ze natuurinclusief worden.
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.

Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR en een niet deugdelijk onderbouwde claim.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar de doorstroomcapaciteit van de enkele in-/uitgang per buurt (in Alternatief 1) en naar het effect op CO2-uitstoot a.g.v. het omrijdeffect' van de verkeersmaatregelen.

9 Conclusie onderzoeksalternatie

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies uit de drie h
aan bod: de conclusie van de milieueffecten van de twee onde
over mitigerende maatregelen van negatieve effecten en de co

9.1 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie t
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van verplaatsing (modal spli
indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van
ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 9.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. eiten)	-	0
		n het dat van het	-	0
		n het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
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	+	++
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	
aptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	
sveilig heid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139) --> Dubbele ++ ?

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

9.2 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), externe veiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven

De conclusie van het doelbereik van de onderzoeksalternatieven staat in onderstaande tabel. Hier wordt per stadsprofiel gekeken in hoeverre de onderzoeksalternatieven de ambitie haalt en wat daarin de verschillen tussen de twee onderzoekalternatieven zijn.

Tabel 9.2 Samenvatting doelbereik van de onderzoeksalternatieven

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Anderzijds is alternatief 2 een socialer ontwikkelperspectief door de realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele stad dan een HOV-verbinding door het centrum van de wijk.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	dat ze natuurinclusief worden. Beide zorgen ook voor meer circulariteit bij de verdere verdichting van Overvecht (alternatief 2 wel in hogere mate dan alternatief 1).
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

In dit planMER zijn twee onderzoeksalternatieven beoordeeld op hun milieueffect (hoofdstuk 5), zijn mitigerende maatregelen omschreven voor het voorkomen of verminderen van eventuele negatieve effecten (hoofdstuk 6) en is het doelbereik van de onderzoeksalternatieven geanalyseerd (hoofdstuk 7). Nadat deze beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is door het team van PosadMaxwan en de gemeente Utrecht een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. Om ook de effecten en het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie in beeld te brengen is een reflectie op dit document opgesteld. Dit hoofdstuk staat allereerst stil bij de belangrijkste verschillen tussen de onderzoeksalternatieven en de ontwerp-omgevingsvisie. Hierbij is met name aandacht voor het verschil met onderzoeksalternatief 1, waar de ontwerp-omgevingsvisie het meest op lijkt. Ten tweede volgt een gevoeligheidsanalyse van het eventuele verschil in milieueffecten tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Ten slotte wordt het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie beoordeeld.

10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie

Figuur 10.1 Omgevingsvisiekaart (bron: ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040)

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld van de omgevingsvisie van Overvecht in 2040 te zien. De kaart is een combinatie van de kaartbeelden voor groen, mobiliteit, voorzieningen en verdichtingen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat het aantal te realiseren woningen en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

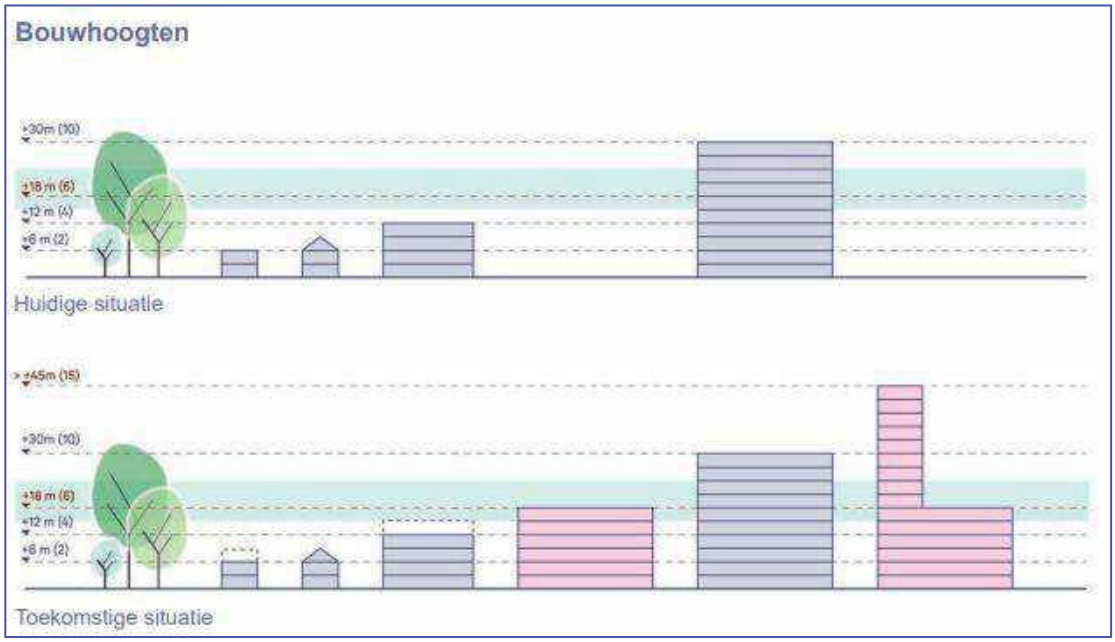
arbeidsplaatsen in de ontwerp-omgevingsvisie lager is dan is onderzocht in de onderzoeksalternatieven in dit planMER. In plaats van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen in de onderzoeksalternatieven gaat de ontwerp-omgevingsvisie uit van de realisatie van 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen.

10.1.1 Verdichting

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast zullen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid hebben, zoals te zien is in figuur 9.2. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. Het leidt tot het stedenbouwkundig profiel dat in afbeelding 9.7 te zien is.

Figuur 10.2 Verdichtingskaart ontwerp-omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.3 Stedenbouwkundig profiel ontwerp-omgevingsvisie

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. Ondanks dat het profiel van Einsteindreef mogelijk van 2x2-rijbanen naar 2x1-rijbaan gaat, woont men straks dicht op een drukke weg. Zoals in de aanbevelingen zal worden benoemd (hoofdstuk 10), is het belangrijk hier bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie rekening mee te houden.

10.1.2 Groen

De meest opvallende keuzes die te zien zijn in de onderstaande groenkaart zijn het groen in Bedrijvengebied Overvecht, in winkelcentrum Overvecht en de ontwikkellocatie binnen de hoofdgroenstructuur op de Einsteindreef. Naast deze groenkaart zijn in de ontwerp-omgevingsvisie de groentypologieën voor Overvecht benoemd. Niet op de kaart, maar wel een belangrijke keuze in de ontwerp-omgevingsvisie, is het autovrij maken van de grote parken in Overvecht.

Ondanks? Juist *doordat* de Einsteindreef, zoals gesteld in de ontwerp-Omgevingsvisie, van 2x2 naar 2x1 gaat, wordt deze weg nog veel drukker, althans, zal congestie méér het bepalende beeld zijn (zie cijfers in Deel B, p.187). Voor geluid is dat misschien nog neutraal of positief (lagere snelheden), maar voor luchtkwaliteit is het zeker negatief! En tegen slechte luchtkwaliteit kun je geen 'schil' bouwen zoals wel tegen geluid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 10.4 Groenkaart ontwerp-omgevingsvisie

Bedrijvengebied Overvecht, nu een versteend gebied met beperkt ruimte voor groen, wordt met de omgevingsvisie vergroend met een raamwerk van groene voegen en buurtgroen. Daarnaast worden groene verblijfsplekken (maximaal 5.000 m²) aangelegd op plekken die momenteel voor maaiveldparkeren fungeren aan de (van west naar oost) Sint Laurensdreef, Californiëdreef en Nevadadreef. Omdat de gronden in Bedrijvengebied Overvecht niet van de gemeente Utrecht zijn, zal nauw samengewerkt moeten worden met ondernemers om de plannen tot stand te doen komen. In winkelcentrum Overvecht vindt een vergelijkbare transformatie plaats. Hier is in de huidige situatie beperkt groen aanwezig. In de toekomst moet hier niet enkel aan de randen, maar verspreid binnen het winkelcentrum ruimte zijn voor buurtgroen. Ook is op de kaart te zien dat de hoofdgroenstructuur en parken vanuit veel buurten via buurt- en wijkgroen te bereiken zijn. Zo wordt het voor bewoners makkelijker om vanuit hun woning een rondje te wandelen door het groen.

Op de Einsteindreef, grenzend aan winkelcentrum Overvecht Centrum, worden woningen gebouwd in de huidige hoofdgroenstructuur. De motivatie hierbij is dat een significante kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd voor de omgeving van het winkelcentrum. Het Centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen. Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt echter een brede groene zone langs de weg behouden om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast wordt gebouwd in de groene hoven op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen: hier gaat groene ruimte verloren voor verdichting. Dit heeft een negatief effect op aanwezige fauna in deze nu groene gebieden. Dit verlies aan groene ruimte komt elders in de wijk wel terug. Tevens liggen de gebieden in kwestie dicht in de buurt van groengebieden in de wijk. In het kader van het thema gezondheid (met daarin de indicatoren sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie) is het verwachte effect daarom beperkt.

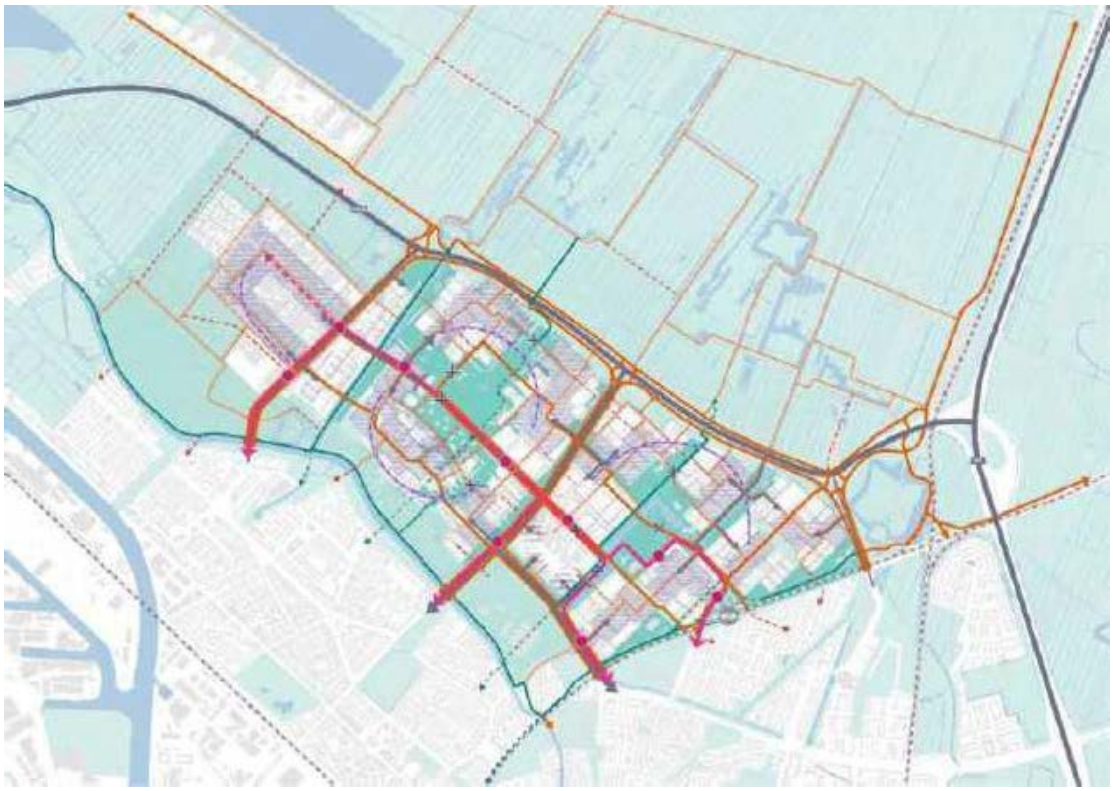
10.1.3 Mobiliteit

In de mobiliteitskaart, in de omgevingsvisie *Overvecht 2040 Veilig en verbonden*, is duidelijk de keuze voor een HOV-verbinding door het centrum van de wijk te zien: in lijn met onderzoeksalternatief 1. Hierbij verdwijnt het buurtgerichte OV niet: in Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en Bedrijvengebied Overvecht wordt gekeken wat de beste routes zijn voor aanvullend buurtgericht OV. Tevens is op de kaart te zien waar in de wijk autoroutes afgesloten worden. Doel hiervan is om autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU te laten rijden en alleen voor het laatste stuk door de stad te laten rijden. Hiermee worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Deze 'krips' worden niet tegelijkertijd, maar gefaseerd uitgevoerd. De meest opvallende 'knips' zijn die op de Carnegiedreef, Zamenhofdreef en de Moezeldreef die door park de Watertoren loopt. Ten slotte zijn in de kaart op concrete plekken nieuwe fiets- en wandelroutes en zoekgebieden voor parkeer- en mobiliteitshubs te zien. De gewenste fiets- en wandelroutes zijn met name aan de randen van de wijk te zien. De parkeer- en mobiliteitshubs zijn nog niet heel concreet ingetekend. Deze liggen met name tussen bestaande wegen en liggen veelal niet aan parken of andere groenvoorzieningen.

Toch wordt in par.10.2 (zie p. 242 onder Verkeer) niks gezegd over de (netto) twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1.

Maar wel in principe allemaal voor 2035, met de mogelijkheid om alleen de knips in Tigrisdreef en Neckardreef uit te stellen en uiterlijk voor 2040 door te voeren (zie p. 27 en p.30 Deel B)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.5 Mobiliteitskaart ontwerp-omgevingsvisie

10.1.4 Voorzieningen

Op de voorzieningenkaart is te zien dat voorzieningen, hoewel met name geclusterd rond gebieden met hoge bebouwingsdichtheden, ook verspreid in de buurten voorkomen op plekken die niet stevig verdicht gaan worden. Zo is in bijna elke buurt wel een voorzieningencluster te vinden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 10.6 Voorzieningenkaart ontwerp-omgevingsvisie

10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. Er is niet aanvullend gerekend aan de indicatoren verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie voor de ontwerp-omgevingsvisie zoals voor de onderzoeksalternatieven is gedaan.

Zoals al benoemd, lijkt de ontwerp-omgevingsvisie meer op onderzoeksalternatief 1 dan onderzoeksalternatief 2. Om die reden lijkt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie ook meer op de beoordeling van de milieueffecten van onderzoeksalternatief 1. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij indicatoren waar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie afwijkt van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 en waar deze overeenkomen.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting af van onderzoeksalternatief 1:

- Natuur: In de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden gepland. Dit biedt meer kansen voor flora en fauna, omdat er meer parken en landschappelijke verbindingen worden gerealiseerd. Deze uitlopers van groen zorgen voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planten en dieren. Dit, in combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting niet of zeer beperkt af van onderzoeksalternatief 1:

- Verkeer: De effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 gaat uit van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden deze aantallen afgeschaald tot 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen. De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn. Dit neemt naar verwachting onvoldoende af om tot een andere beoordeling te komen dan is gegeven voor onderzoeksalternatief 1.
- Geluid: Ook voor geluid verschilt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie weinig van het effect van onderzoeksalternatief 1. Het verkeer neemt mogelijk iets af doordat er in de ontwerp-omgevingsvisie minder woningen en arbeidsplaatsen komen in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, maar deze woningen worden nog steeds met name in de buurt van potentiële hinderbronnen als het spoor en de hulpwarmtecentrale gebouwd.
- Luchtkwaliteit: Ondanks dat er minder verkeer is in Overvecht in de ontwerp-omgevingsvisie dan in onderzoeksalternatief 1, neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie nog steeds sterk toe. Het verschil tussen beide situaties is naar verwachting dus beperkt.
- Gezondheid: Voor gezondheid geldt dat de nadere uitwerking van groen en voorzieningen een beter beeld geeft waar bepaalde functies landen, maar niet in welke vorm. Om die reden is het niet mogelijk te constateren dat een verbetering optreedt ten opzichte van onderzoeksalternatief 1.
- Bodem en water: Voor bodem en water is naar verwachting weinig verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Dit komt doordat in de ontwerp-omgevingsvisie beperkt extra informatie wordt gegeven hoe met aspecten hiervan wordt omgegaan. Bestaand beleid is daarbij al bepalend.
- Klimaatadaptatie: Voor deze indicator geldt dezelfde conclusie als voor bodem en water. De ontwerp-omgevingsvisie volgt hier bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie maar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

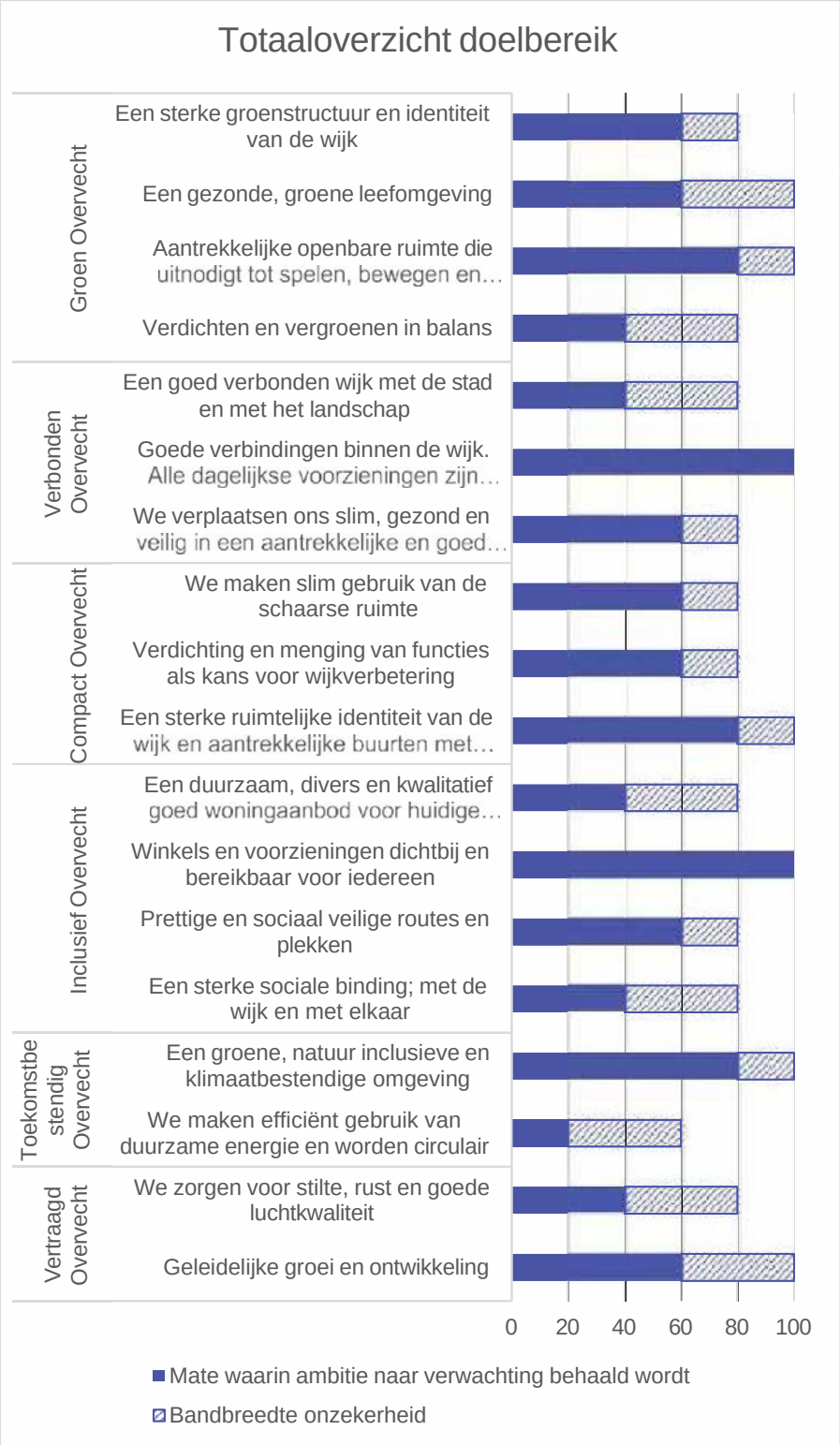
benoemt verder geen aanvullende plannen of kaders. Er is dus geen verschil te verwachten qua effecten in vergelijkt met onderzoeksalternatief 1.

- Omgevingsveiligheid: Voor omgevingsveiligheid geldt een soortgelijke conclusie als die van geluid. Er komen minder woningen in de wijk dan in onderzoeksalternatief 1, maar deze komen wel op plekken die mogelijk relatief meer potentiële risico's hebben. Er is zodoende geen verwacht verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1.
- Archeologie en cultuurhistorie: In het kader van archeologie worden naar verwachting geen andere effecten verwacht. Ook voor cultuurhistorie is het verschil naar verwachting beperkt. De ontwerp-omgevingsvisie merkt een aantal keer de cultuurhistorische waarden van elementen in de wijk op, zoals de parken, ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de UNESCO-status van de Waterlinie. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat hier zorgvuldig mee wordt omgegaan. Hoe dit precies wordt gedaan, wordt niet duidelijk. Om die reden wordt geen ander effect verwacht dan als beoordeeld voor onderzoeksalternatief 1.
- Ruimtelijke kwaliteit: De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit was in onderzoeksalternatief 1 goed en blijft naar verwachting goed in de ontwerp-omgevingsvisie. Hier treedt naar verwachting geen verschil op.
- Energie: Ook voor energie vindt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- Circulariteit: Voor circulariteit treedt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- CO2-uitstoot: In de ontwerp-omgevingsvisie worden minder woningen gebouwd dan in onderzoeksalternatief 1. Echter blijven nog steeds 5.000 woningen over, met als gevolg veel extra bewoners van de wijk. De CO2-uitstoot van al deze bewoners, maar ook de bouw van de woningen, zorgt er nog steeds voor dat een zeer negatief effect optreedt qua CO2-uitstoot. Voor CO2-uitstoot treedt naar verwachting geen ander effect op.

10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie zullen worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.7 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10.3.1 Groen Overvecht

Tabel 10.1 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Groen Overvecht

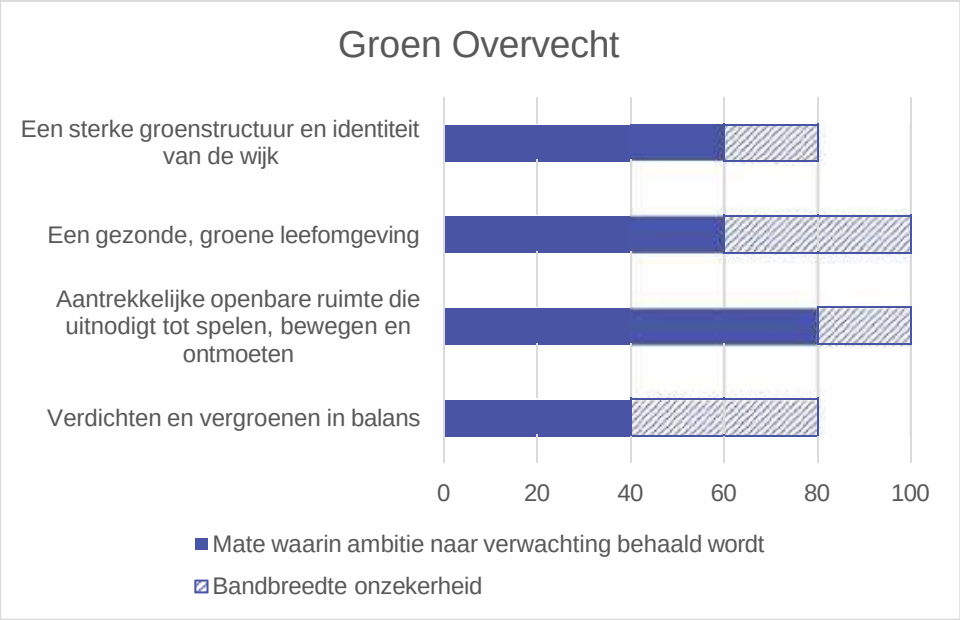
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen, want er is meer groen en de straten worden verblijfsvriendelijker. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Hiervoor wordt in de ontwerp-omgevingsvisie echter voldoende kwalitatief groen op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	andere plekken gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.



Figuur 10.8 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Groen Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.2 Verbonden Overvecht

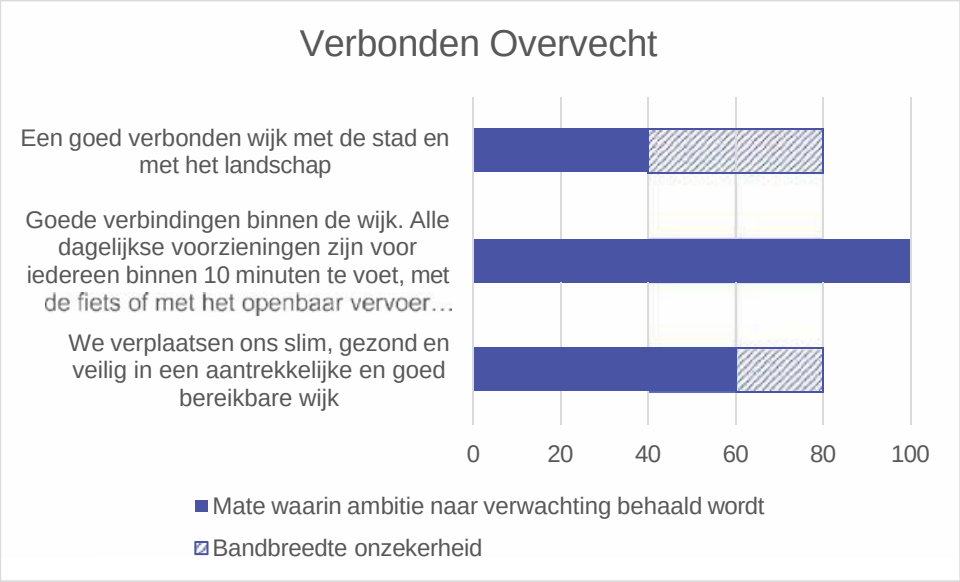
Tabel 10.2 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de uitgangspuntennotitie staat dat de wijk goed verbonden moet zijn met Lage Weide, Leidsche Rijn, Utrecht CS en Utrecht Science Park. In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien en er is gekozen voor een centrale HOV-as. Met de ontwerp-omgevingsvisie wordt het echter niet duidelijk of dit ook echt tot goede verbinding leidt met de genoemde delen van de stad zoals in de uitgangspuntennotitie staan. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. De ontwerp-omgevingsvisie draagt bij aan het halen van deze ambitie, maar er is een redelijke grote onzekerheid in welke mate dit zal gebeuren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.9 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Verbonden Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.3 Compact Overvecht

Tabel 10.3 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Compact Overvecht

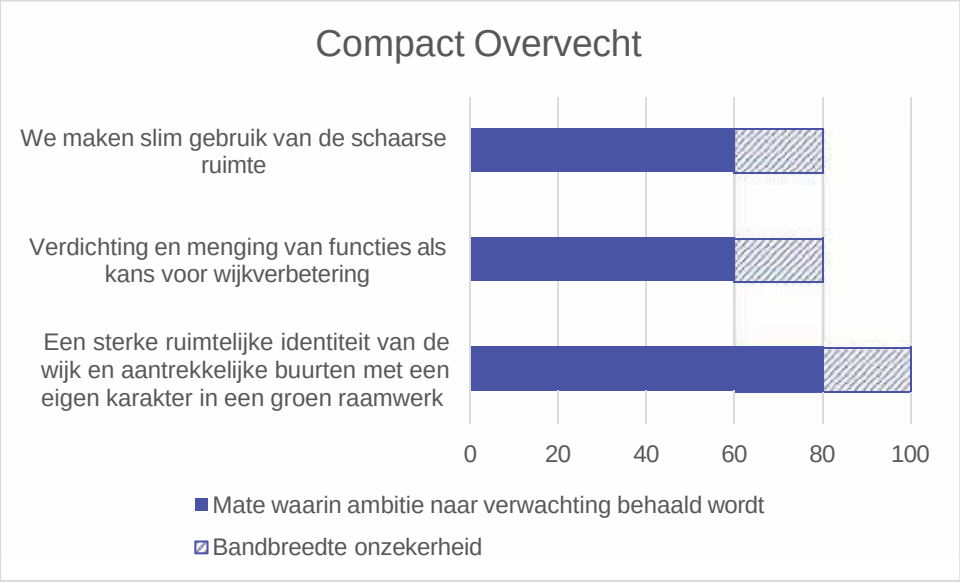
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het doelbereik op geur, stof en geluidhinder is minder goed. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.



Figuur 10.10 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Compact Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.4 Inclusief Overvecht

Tabel 10.4 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Inclusief Overvecht

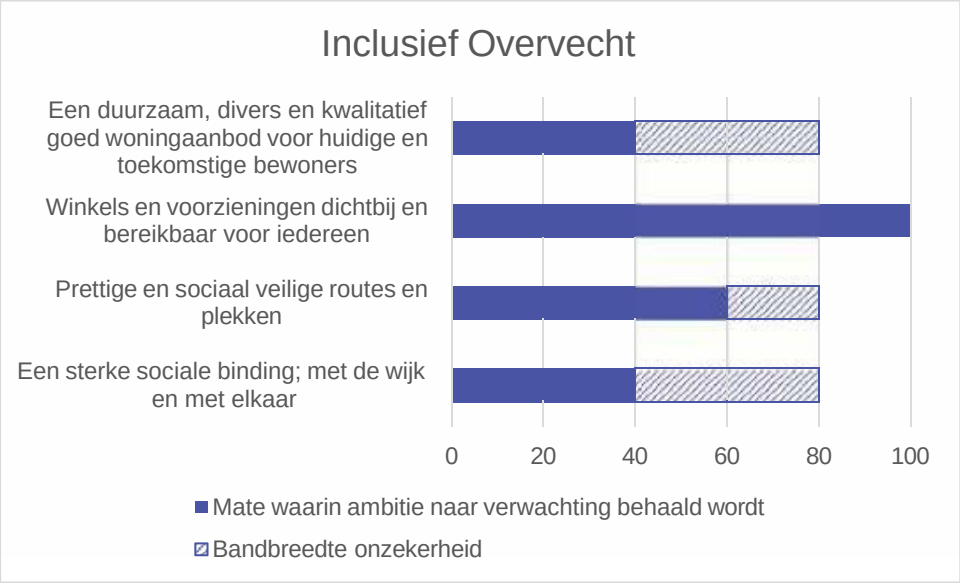
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.



Figuur 10.11 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Inclusief Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

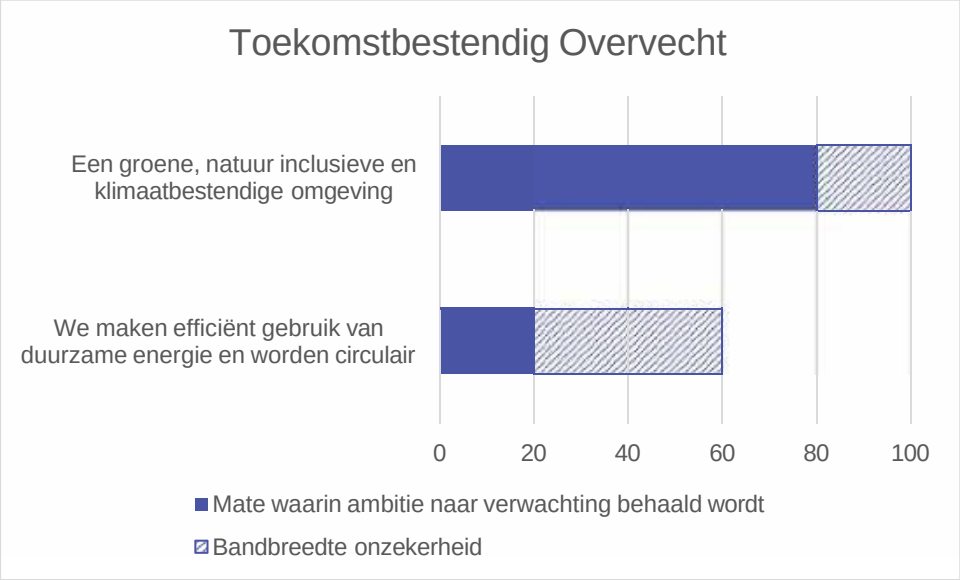
10.3.5 Toekomstbestendig Overvecht

Tabel 10.5 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogtestress naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.



Figuur 10.12 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Toekomstbestendig Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.6 Vertraagd Overvecht

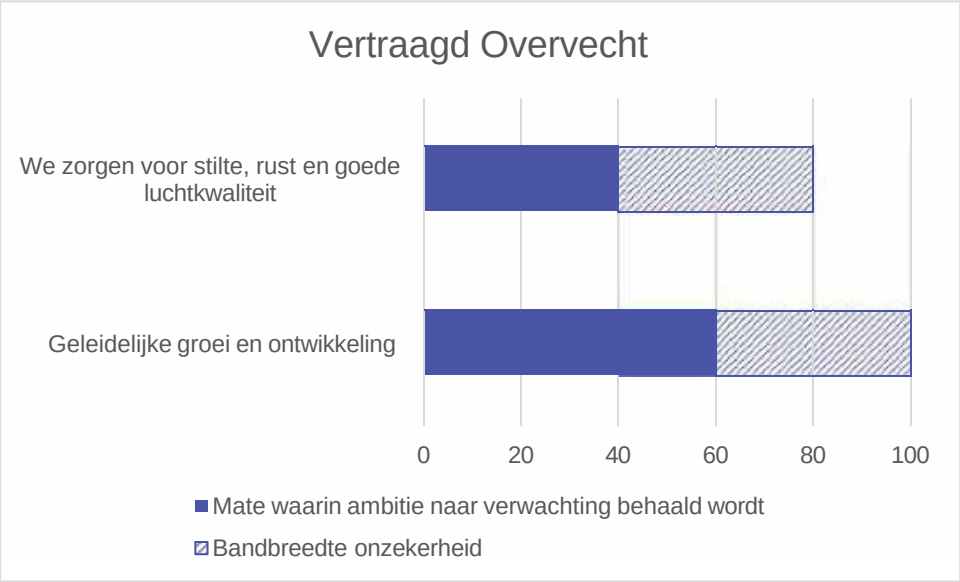
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 10.6 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt af door een toename van verkeersintensiteiten door meer woningen –dit doel wordt dus niet bereikt. Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot "een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040." In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.



Figuur 10.13 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Vertraagd Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

11 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Deze aanbevelingen zijn gesignaleerd binnen de thema's gezondheid, bodem en water, circulariteit, cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

In het planMER is gezondheid beoordeeld aan de hand van sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie. Sociale cohesie is beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen. Al deze indicatoren (plekken voor sport en beweging, openbaar groen en maatschappelijke voorzieningen) vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplaats in de wijk. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt voor het eerst duidelijk waar deze voorzieningen moeten komen (en blijven) in Overvecht. Ontmoeten, dan wel onder mensen zijn, is belangrijk voor de mentale gezondheid en voorkomt eenzaamheid. Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden. Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.

Voor bodem en water worden verschillende aandachtspunten meegegeven om aspecten voor grondwater, waterkwaliteit en waterkwantiteit (in samenhang met klimaatadaptatie) te borgen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden als concrete uitwerking van de omgevingsvisie. Met betrekking tot ondergrondse infrastructuur wordt ook aandacht voor het herschikken van de ondergrondse ruimte als aandachtspunt meegegeven, vanwege de ondergrondse ruimteclaim van riolering, elektriciteit, warmte, drinkwater en hemelwaterinfiltratie. Dit is reeds benoemd als mitigerende maatregel, maar geldt ook als ontwerprandvoorwaarde. Als derde aanbeveling wordt het vervangen van duikers voor open water meegegeven. Dit leidt tot een toename van de bergingscapaciteit in de wijk. Ten slotte kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging. Zo is er een kans de Klopvaart beter bevaarbaar te maken, hier ruimte te maken voor natuurvriendelijke oevers en het bovenstrooms vasthouden van water. De mogelijkheden hiervoor worden wel bepaald door de waarden van de Klopvaart en -dijk als onderdeel van het werelderfgoed en de Klopvaart als beschermd Rijksmonument (zie ook alinea hierna).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Naast het natuurinclusief ontwerpen van nieuwe woningen om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten, kan extra aandacht besteden worden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt. Dit kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

Voor circulariteit is door de gemeente aangegeven dat, om de CO2-uitstoot van woningbouw te verminderen, gelet moet worden op de bouw hiervan. Doordat nieuwbouwwoningen inmiddels nagenoeg geen CO2-uitstoot meer kennen in de gebruiksfase doordat het aardgasvrij is, vindt dit effect met name plaats in de aanlegfase en de materialenkeuze. Om in de ontwikkeling richting CO2-arme woningbouw onderbouwde keuzes te kunnen maken, is vanuit het Lente Akkoord (Brancheverenigingen Bouwend Nederland, IVBN, WoningbouwersNL, Aedes en NEPROM, BZK en bestaande programma's op het gebied van circulair bouwen) de CO2-barometer ontwikkeld. Deze meet vanaf 2021 de gemiddelde uitstoot per vierkante meter door nieuwbouw van woningen. Uit de metingen blijkt dat de sector nog flinke stappen moet zetten. In de afgelopen jaren bedroeg de CO2-uitstoot van nieuwbouwwoningen tussen de 300 tot 400 kilogram per vierkante meter, afhankelijk van het woningtype. Om te voldoen aan de Paris Proof-norm van 200 kg/m² (opgesteld door Dutch Green Building Council) zal de sector wezenlijk anders moeten gaan bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van biobased materialen. Hier kan aandacht aan worden besteed in de uitwerking van de omgevingsvisie. De gemeente Utrecht is overigens bezig met een nieuwe Visie Utrecht Circulair 2050. De visie is aan de gemeenteraad aangeboden en zij zal daar in 2024 over spreken.

Ten slotte is een aanbeveling voor ruimtelijke kwaliteit gesignaleerd. De grote woningbouwopgave in Overvecht heeft naar verwachting effect op de samenhang van de wijk. Om verdichting in goede banen te leiden en een nieuw evenwicht te vinden (tussen oud en nieuw, diversiteit en samenhang) pleit voor het opstellen van bijvoorbeeld een beeldregieplan. Met een beeldregieplan kunnen ontwerprandvoorwaarden worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Dit kan na afronding van de omgevingsvisie worden opgesteld om een beter kader te geven voor ontwikkelingen in Overvecht. Een voorbeeld van een beeldregieplan is dat van ParkZuid, blok 10, in Leidsche Rijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tot nu toe nog niet aan de orde gesteld. Maar het **economisch effect** van de ingrepen in het autowegennetwerk is NIET onderzocht.
Er is niet méér over te vinden dan het enkele zinnetje in Deel A, p.25: "*Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt.*"
Met hoeveel minuten deze reistijd dan toeneemt, en voor hoeveel mensen, naar bijvoorbeeld het grootste wijkwinkelcentrum, is niet onderzocht. (Dat zou overigens ook nog het *maatschappelijk* effect genoemd kunnen worden). En dus is er ook geen beeld van de economische impact.

12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie

12.1 Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die een goede effectbeoordeling of vergelijking tussen de alternatieven in de weg staan.

12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie

In dit planMER is onderzoek gedaan naar het effect van twee onderzoeksalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie en onderzoeksalternatief 1. Om op termijn het werkelijke effect van de omgevingsvisie te meten, is het van belang om te monitoren.

Door de ontwikkeling van Overvecht te monitoren is het mogelijk om te bepalen of een andere koers of maatregelen noodzakelijk zijn, wanneer meer of negatievere effecten optreden dan in het planMER zijn gesignaleerd. Om dit in beeld te brengen adviseert TAUW om na het vaststellen van de omgevingsvisie en planMER een monitoringsplan op te stellen. Voor Overvecht kan een monitoringsplan worden opgesteld. Het monitoringsplan bevat in dat geval:

- Een beschrijving van de context en de doelen van het monitoringsplan
- Een procesbeschrijving van het monitoringsprogramma, inclusief publicatiefrequentie van het monitoringsrapport en wijze waarop partijen naast de gemeente Utrecht worden betrokken
- Een set van objectief meetbare indicatoren, die voorzien in de informatie die nodig is voor evaluatie. De indicatoren kunnen gebaseerd worden op de indicatoren uit het beoordelingskader van dit planMER. Relevante indicatoren en bijbehorende parameters zijn daarbij onder meer verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer), kruispunten (doorstroming op kruispuntniveau), wijze van verplaatsing (de mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift), verkeersveiligheid, geluidhinder (merkbare toename van geluidsbelasting wegverkeer), stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden, groen in het gebied, indicatoren van klimaatadaptatie (hittestress, droogte, wateroverlast).
- Een beschrijving van de wijze waarop data wordt verzameld en de indicatoren worden opgebouwd
- Een nulmeting (als referentie)
- Een beschrijving van de wijze waarop op basis van de indicatoren en overige informatie geëvalueerd wordt of er sprake is van een aanleiding om bij te sturen
- De wijze waarop bijsturing plaats zal vinden indien daarvoor aanleiding is

Bijsturing kan plaatsvinden op twee manieren. Enerzijds kunnen regels voor betrokken partijen worden aangescherpt om de gestelde ambities te halen of meer of negatievere effecten te voorkomen. Anderzijds is het mogelijk om meer ruimte te geven aan betrokken partijen als de ambities ruimschoots behaald worden of negatieve effecten beperkt blijken.

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl